


3 1761 11554830 7





Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115548307>

CAI
FN
- E77

Tariff Board



1986-87 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1987-III-18
ISBN 0-660-53204-2

Canada: \$3.00
Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Tariff Board

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts provided as an aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	5
Section I	
Program Overview	
A. Plans for 1986-87	
1. Highlights	6
2. Financial Summary by Activity	6
B. Recent Performance	
1. Highlights	7
2. Review of Financial Performance	7
C. Background	
1. Introduction	8
2. Legal Mandate	8
3. Program Objective	8
4. Program Organization for Delivery	8
D. Planning Perspective	
1. Environment	9
2. Initiatives	10
3. Program Effectiveness	10
Section II	
Analysis by Activity	
A. Appeals	11
B. References	13
C. Administration	15
Section III	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	17
2. Personnel Expenditures	18
B. Cost Analysis	18



**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$2,343,000 in support of the Tariff Board Program. The remaining expenditures, estimated at \$258,000, will be made under existing statutory authority for contributions to employee benefit plans.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87	1985-86
		Main Estimates	Main Estimates
Tariff Board			
40	Program expenditures	2,343	2,430
(S)	Contributions to employee benefit plans	258	268
	Total Program	2,601	2,698

Votes — Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1986-87 Main Estimates
Tariff Board		
40	Tariff Board — Program expenditures	2,343,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates			Total	1985-86 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital		
Appeals	9	552	...	552	560
References	24	1,636	...	1,636	1,715
Administration	6	401	12	413	423
	39	2,589	12	2,601	2,698
1985-86 Authorized person-years	41				

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary			
Vote 30 — Program expenditures	1,614,000	2,294,870	1,864,193
Statutory — Salaries of the Members of the Tariff Board (Tariff Board Act)	511,000	653,827	653,827
Statutory — Contributions to Employee Benefit Plans	224,000	259,000	259,000
Total Program	2,349,000	3,207,697	2,777,020

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-1987

1. Highlights

During 1986-87 the Tariff Board has the following goals:

- to continue investigations into safeguard petitions under Reference 158, pertaining to the General Preferential Tariff, to continue the public inquiry and investigation into the Harmonized System of Customs Classification (Reference 163) (see page 13); and
- to process and/or adjudicate approximately 220 appeals registered with the Board from rulings made by the Deputy Minister of National Revenue for Customs and Excise (see page 12).

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change	For Details See Page
Appeals	552	620	(68)	11
References	1,636	1,734	(98)	13
Administration	413	434	(21)	15
	2,601	2,788	(187)	
Authorized person-years	39	41	(2)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are \$187 thousand or 6.7% less than the 1985-86 forecast expenditures. This change reflects the completion of Phases I and II of Reference 163 concerning the inquiry into the proposed draft Harmonized Commodity Description and Coding System. Phases III, IV and V remain to be completed. The principal variant from one phase to another is printing costs. This new tariff classification would replace the current system in operation under "An Act Respecting the Duties of Customs", called the Customs Tariff and its Schedules.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1984-85 are:

- The completion of Reference 159 "Customs Valuation", the continuation of the Board's inquiry into "Made/Not Made in Canada", Reference 157 and into "General Preferential Tariff Safeguard Petitions", Reference 158. Also, the beginning of its investigation into "Woollen and Worsted Yarns and Fabrics", Reference 162, and the "Harmonized System of Customs Classification", Reference 163 (see page 13);
- Adjudicated 61 appeals from rulings made by the Deputy Minister of National Revenue for Customs and Excise (see page 12); and,
- Added capacity to courtroom facilities allowed for the processing of a larger number of appeals. This permitted appellants to be heard within a shorter period of time.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Review of 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Appeals	581	529	52
References	1,729	1,416	313
Administration	467	404	63
	2,777	2,349	428

Explanation of Change: The change, in all activities, is due to additional funds requested and provided to the Board, through Supplementary Estimates, to carry out an investigation and hold public hearings on the proposed draft Harmonized System of Customs Classification (Reference 163) — The Harmonized System.

C. Background

1. Introduction

The Tariff Board, made up of a Chairman and six members, carries out one program consisting of two functions: to act as an independent commission of inquiry into matters on tariffs and trade, and to act as a quasi-judicial court of appeal. As required by law, three members constitute a panel for the purpose of appeal hearings and the Chairman may appoint any member or members for the purpose of an inquiry.

In its role as a commission of inquiry, the Board undertakes specific trade and tariff studies at the request of the Minister of Finance. In conducting an inquiry, the Board invites the submission of briefs and holds public hearings at which the views of importers, manufacturers and consumers can be heard. Based upon those hearings and the work of its own research staff, the Board makes such recommendations on these matters as it deems appropriate.

In its role as a court, the Board hears appeals resulting from rulings by National Revenue, Customs and Excise on tariff classification, valuation of goods for customs purposes, and the federal sales tax. The Board's powers also include the hearing of appeals on charges levied on petroleum and petroleum products and on the exportation of any oils. Its rulings are appealable to the Federal Court and the Supreme Court.

2. Legal Mandate

The Tariff Board was established in 1931. Its authority to carry out inquiries and to hear appeals is provided for under the Tariff Board Act. Its role as a quasi-judicial court of appeals is further specified in the Customs Act, the Excise Tax Act, and Special Import Measures Act and the Petroleum Administration Act.

3. Program Objective

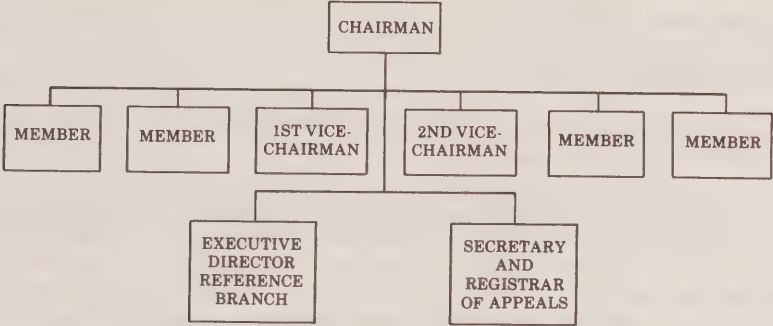
The statutory responsibility of the Board is to adjudicate upon appeals from customs and excise rulings made by the Department of National Revenue and to conduct studies of the Customs Tariff structure as directed by the Minister of Finance.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Tariff Board has one program consisting of three activities which parallel its organizational structure.

Organization Structure: The Board has a total of 39 person-years. The members of the Board are appointed by the Governor in Council. The operations are entirely centralized in Ottawa although hearings and appeals are heard in other centres throughout Canada as appropriate.

Figure 3: 1986-87 Resources by Organization/Activity (\$000)



			Activity Totals
Appeals		552	552
References	1,636		1,636
Administration		413	413
(\$000)	1,636	965	2,601
Person-years	24	15	39

D. Planning Perspective

1. Environment

The number of appeals received is a function of various factors, all of which are beyond the control of the Board. The following developments are expected to increase the growth of received appeals in the years to come:

- the federal sales tax legislation;
- the adoption of the new Harmonized System of Customs Classification (also called the Customs Co-operative Council Nomenclature) which will involve a complete change in Canada's tariff classification schedule and its import classification system; and
- an increasing number of Safeguard Petitions, from Canadian manufacturers claiming injury by, and therefore relief from, the provisions of the General Preferential Tariff as provided for in the standing Reference 158.

2. Initiatives

No new initiatives are planned.

3. Program Effectiveness

The ability of the Tariff Board to hear appeals promptly is one indicator of the level of service provided by the program.

The hearings of thirty-five appeals were delayed during 1984-1985 pending the outcome of a reference to the Federal Court on whether or not the Tariff Board has jurisdiction to hear appeals when a decision of the Deputy Minister of National Revenue Customs and Excise is in fact made by a delegated person. The question has now been resolved and the Board has cleared up the backlog that had developed. The Board is now in a position to hear an appeal within four months.

Insofar as the inquiry role is concerned, a measure of effectiveness is the timeliness of the submission of reports to the Minister of Finance and the acceptance of its recommendations. A study covering the period 1954 to 1979 revealed that between 80-90% of the Board's recommendations had been positively acted upon. Implementation of the proposals made more recently with respect to the General Preferential Tariff (Reference 158), customs valuation (Reference 159), and rubber footwear and colour television sets (References 160 and 161) indicate that the earlier level is being maintained.

Section II

Analysis by Activity

A. Appeals

Objective

To process all appeals registered with the Board from rulings made by the Department of National Revenue, Customs and Excise and to adjudicate upon all those that are not withdrawn.

Resource Summary

The Appeals Activity represents 21% of the Tariff Board's budget for 1986-87, of which 86% are personnel-related costs.

Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Appeals	552	9	620	9	581	9

Past Financial Performance

Figure 5 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 5: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Appeals	581	529	52
	581	529	52

Description

In its role as a court of appeal, panels of three members of the Board hold public hearings and declare on appeals from rulings of National Revenue, Customs and Excise.

An appeal to the Board may be made from a ruling by the Deputy Minister, National Revenue, Customs and Excise on tariff classification or value for duty under section 47 of the Customs Act. The Board also hears as an appeal a reference by the Deputy Minister, under section 49 of the Customs Act. A ruling by the same Deputy Minister on the normal value and import price of goods may be appealed to the Board under section 61 of the Special Import Measures Act.

The Board may declare on what rate of federal sales tax is payable on an article or on transportation by air, or on whether or not the article or transportation by air is exempt from tax under section 59 of the Excise Tax Act. The Board may also declare on whether any charge is payable or the amount of the charges payable on any petroleum or petroleum products or on the exportation of any oils under the Petroleum Administration Act.

A declaration of the Tariff Board is final and conclusive, subject only to appeal to the Federal Court of Canada. There are no court costs or charges assessed to parties appearing before the Tariff Board. Although many appellants are represented at a hearing by counsel or by a customs consultant, an appellant may appear on his own behalf and conduct his own case.

The rules of the Board are informal in order to keep it a court of easy access. The Board publishes "An Informal Guide for Parties in Appeals Before the Tariff Board", which is available without charge from the Secretary. Appeals are usually heard in the Board's courtroom in Ottawa. The Board hears appeals in Western Canada in the fall session and in the Atlantic provinces in the spring session.

Performance Information/Resource Justification

Resources can be justified by the number of appeals received, the number of appeals heard, and the average lapse of time from the receipt of an appeal to the Board's declaration. This information is provided in Figure 6.

Figure 6: Number of Appeals Received and Heard and Turnaround Time

	1986-87*	1985-86*	1984-85	1983-84
No. of appeals received	220	195	155	160
No. of appeals heard and declared	80	40	61	50
Turnaround (in months)	9	11.5	9.7	11

* Projected figures.

B. References

Objective

To undertake inquiries into tariffs and trade matters as referred by the Minister of Finance.

Resource Summary

The References Activity represents 63% of the Tariff Board's budget for 1986-87, of which 88% are personnel-related costs.

Figure 7: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
References	1,636	24	1,734	26	1,729	24

Past Financial Performance

Figure 8 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 8: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
References	1,729	1,416	313
	1,729	1,416	313

Explanation of Change: Higher levels of expenditure represents additional funds provided for Reference 163 — "The Harmonized System of Customs Classification".

Description

This activity comprises the compilation of data and information, of which the non-confidential portion is distributed in background papers to interested parties prior to the hearing to encourage informed discussions of the subject matter under review. It also consists of independent statistical research and economic analysis by the staff. It includes, furthermore, analysis of submissions from interested parties and the formulation of questions for examining these parties at the public hearing. Public inquiries also involve the preparation of reports appraising and evaluating all evidence brought before the Board and gathered by means of independent investigations, which are provided to all interested parties prior to the final hearing.

On completion of the inquiry, a report is prepared containing the Board's conclusions and recommendations on rates of duty, the wording of tariff items and any other matters referred to the Board by the Minister. The report of the Board is printed and forwarded to the Minister of Finance who is required by law to table it in Parliament, if in session, within fifteen days, or if not in session, within fifteen days of the first day of the next session. At this point the report becomes a public document which can be obtained by any interested person.

Hearings of the Board on inquiries are conducted on an informal basis to ensure the fullest public participation and openness in presenting viewpoints. People making oral submissions or presenting briefs do not need to be represented by counsel.

Performance Information/Resource Justification

As references can differ enormously in complexity, duration, and resources required, performance must be measured on a reference by reference basis, which is done each year with Treasury Board. Some references can be completed within a fiscal year, most transcend fiscal years, and many extend over many fiscal years. The resources required at any point in time depend upon the status of each reference in progress at that point in time.

C. Administration

Objective

To provide administrative, personnel and financial services to the Tariff Board.

Resource Summary

The Administration Activity represents 16% of the Tariff Board’s budget for 1986-87, of which 65% are personnel-related costs.

Figure 9: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	413	6	434	6	467	6

Past Financial Performance

Figure 10 summarizes the major changes in financial requirements which occurred in 1984-85.

Figure 10: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Administration	467	404	63
	467	404	63

Explanation of Change: Higher level of expenditure was due to higher than forecast activity on Reference 163 – “The Harmonized System of Customs Classification”.

Description

Administrative Services: administration, design and maintenance of office support systems.

Financial Services: administration, design and maintenance of financial system; provision of financial services and advice.

Personnel Services: administration, design and maintenance of personnel system; provision of personnel services and advice.

Performance Information/Resource Justification

A measure of the performance of this activity is the percentage of dollars spent on this activity in relation to the total budget of the Program. The trend is displayed in Figure 11.

Figure 11: Comparison of Administration Expenditures and Program Expenditures (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Administration	413	434	467
Total Program	2,601	2,788	2,777
Percentage	15	16	17

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 12: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	1,841	1,794	1,894
Contribution to employee benefit plans	258	268	259
Goods and Services			
Transportation and communication	140	110	99
Information	127	142	130
Professional and special services	90	324	288
Rentals	90	78	22
Purchased repair and upkeep	6	7	7
Materials, utilities and supplies	32	40	39
All other expenditures	5	7	4
Total operating	2,589	2,770	2,742
Capital	12	18	35
Total expenditures	2,601	2,788	2,777

2. Personnel Expenditures

Figure 13: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management	9	9	9	50-350 — 96,300	73,435
Scientific, professional and administration	10	12	10	13,912 — 65,080	56,915
Technical	7	6	6	12,635 — 57,764	30,613
Administrative support	13	14	14	12,636 — 31,743	20,922

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 14: Program Cost by Activity for 1986-87 (\$000)

	1986-87 Operating Expenditures	Add Other Costs*	Total Cost 1986-87	Forecast Total 1985-86
Appeals	552	91	643	707
References	1,636	276	1,912	1,979
Administration	413	60	473	495
	2,601	427	3,028	3,181

* Other costs represent services provided without charge by other departments — Department of Public Works for accommodation, \$290,000; Treasury Board for employee benefits, \$36,000; Department of Supply and Services for financial and statistical services, \$6,000; others, \$95,000.

Tableau 13: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement annuel moyen	Années-personnes autorisées	Echelle des traitements		
	86-87	85-86	84-85	actuelle
Gestion	9	9	9	50,350 — 96,300
Scientifique,				
professionnelle et	10	12	10	13,912 — 65,080
administration	7	6	6	12,635 — 57,764
Technique	13	14	14	12,636 — 31,743
Soutien				
administratif				20,922

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

B. Analyse des coûts

Tableau 14: Coût du Programme par activité pour 1986-1987 (en milliers de dollars)

Appels Renvois Administration	Dépenses de fonctionnement		Plus autres coûts*	Coût total	Prévision totale
	1986-1987	1986-1987			
552	91	643			707
1,636	276	1,912			1,979
413	60	473			495
2,601	427	3,028			3,181

* Les autres coûts représentent des services fournis sans frais par d'autres ministères — Ministère des Travaux publics pour le logement, \$290,000; Conseil du Trésor pour les avantages sociaux du personnel, \$36,000; ministère d'Approvisionnement et Services pour services financiers et statistiques, \$6,000; autres, \$95,000.

Section III
Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article**
I. Dépenses par article

Tableau 12: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses					
	1986-1987	Prévu		1985-1986	Réel
					1984-1985
Personnel					
Traitements et salaires	1,841	1,794			1,894
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	258	268			259
Biens et services					
Transports et communications	140	110			99
Information	127	142			130
Services professionnels et spéciaux	90	324			288
Location	90	78			22
Achat de services de réparation et d'entretien	6	7			7
Services publics, fournitures et approvisionnements	32	40			39
Toutes autres dépenses	5	7			4
Total des dépenses de fonctionnement	2,589	2,770			2,742
Capital	12	18			35
Total des dépenses	2,601	2,788			2,777

Description

Services administratifs: administration, conception et mise à jour de systèmes de soutien administratif.

Services financiers: administration, conception et mise à jour des systèmes financiers; prestation de services et de conseils financiers.

Services du personnel: administration, conception et mise à jour de systèmes du personnel; prestation de services et de conseils relatifs au personnel.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le pourcentage des dépenses affectées à cette activité par rapport au budget total du Programme constitue une mesure du rendement de cette activité. La tendance est illustrée au tableau 11.

Tableau 11: Comparaison entre les dépenses d'administration et les dépenses du Programme (en milliers de dollars)

Description	Budget des dépenses		Prévu		Réal	
	1986-1987		1985-1986		1984-1985	
Administration	413	2,601	434	2,788	467	2,777
Total du Programme						
Pourcentage	15		16		17	

C. Administration

Objectif

Assurer des services administratifs et financiers, ainsi que des services du personnel à la Commission du tarif.

Etat récapitulatif des ressources

L'activité « Administration » représente 16 % du budget de la Commission du tarif pour 1986-1987, dont 65 % des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 9: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987	\$ A-P	\$ A-P	1985-1986	Prévu	1984-1985	Réal
Administration	413	6		434	6	467	6

Rendement financier antérieur

Le tableau 10 résume les principaux changements relatifs aux besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 10: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Administration	Réal	Budget principal	Différence
	467	404	63
	467	404	63

«Le Système harmonisé de classification douanière».

Explication de la différence: Le niveau plus élevé des dépenses est dû à une activité plus élevée que celle prévue pour le Renvoi 163 —

Cette activité comprend la compilation de données et de renseignements, dont les éléments non confidentiels sont remis avant l'audience sous forme de documents d'information aux parties intéressées pour que la question à l'étude soit débattue en connaissance de cause. Dans le cadre de cette activité, le personnel de la Commission effectue des recherches statistiques et des analyses économiques indépendantes. L'activité comprend en outre l'analyse des présentations des parties intéressées et la formulation des questions auxquelles doivent répondre les parties intéressées au cours de l'audience publique. Les enquêtes publiques comportent également la préparation de rapports destinés à évaluer tous les éléments de preuve présentés à la Commission et recueillis au moyen d'enquêtes indépendantes. Ces rapports sont fournis à toutes les parties intéressées avant l'audience finale.

Lorsque l'enquête est terminée, un rapport est rédigé pour présenter les conclusions et les recommandations de la Commission au sujet des taux des droits de douane, du libellé des numéros tarifaires et de toute autre question renvoyée à la Commission par le Ministre. Le rapport de la Commission est imprimé et remis au ministre des Finances qui, en vertu de la Loi, doit le déposer au Parlement dans les 15 jours ou, si le Parlement ne siège par, dans les 15 jours suivant le premier jour de la prochaine session. À ce moment-là, le rapport devient un document public que toute personne intéressée peut se procurer.

Les audiences de la Commission se tiennent de façon non officielle afin d'assurer la plus grande participation publique et une plus grande ouverture d'esprit dans la présentation des points de vue. Les personnes qui font des présentations orales ou qui présentent des mémoires ne doivent pas obligatoirement être représentées par un avocat-conseil.

Données sur le rendement et justification des ressources

Comme chacun des renvois diffère quant à leur complexité, leur durée et les ressources requises pour les mener à bien, le rendement doit être mesuré en se basant sur chacun individuellement, ce qui est fait chaque année avec le concours du Conseil du Trésor. Certains renvois peuvent être complétés durant une année budgétaire, la plupart en excède l'année et plusieurs couvrent plusieurs années budgétaires. Les ressources requises en tout temps dépendent du progrès de chaque renvoi à ce moment-là.

B. Renvois

Objectif

Entreprendre des enquêtes sur des questions tarifaires et commerciales qui lui sont soumises par le ministre des Finances.

Etat récapitulatif des ressources

L'activité des renvois représente 63 % du budget de la Commission du tarif pour 1986-1987, dont 88 % des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 7: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1986-1987	\$ A-P	Prévu 1985-1986	\$ A-P	Réal 1984-1985
Renvois	1,636 24	1,734 26	1,729 24	

Rendement financier antérieur

Le tableau 8 résume les principaux changements relatifs aux besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 8: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Renvois	Réal	Budget principal	Différence
1984-1985	1,729	1,416	313

Explication de la différence: Des niveaux de dépenses plus élevés expliquent les fonds additionnels prévus pour le Renvoi 163 — «Le Système harmonisé de classification douanière».

Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources peuvent être justifiées par le nombre d'appels reçus, le nombre d'appels entendus et le délai moyen entre la réception d'un appel et la déclaration de la Commission. On trouvera ces renseignements au tableau 6.

Tableau 6: Nombre d'appels reçus et entendus et délai de réponse

1986-1987 * 1985-1986 * 1984-1985 1983-1984			
Nombre d'appels reçus	195	155	160
Nombre d'appels entendus	40	61	50
et terminés	11.5	9.7	11
Délai de réponse (en mois)	9		

* Projections.

Dans le cadre du rôle de cour d'appel de la Commission, des groupes de trois membres de la Commission tiennent des audiences publiques et statuent sur les appels des décisions rendues par Revenu Canada, Douanes et Accise.

On peut interjeter appel à la Commission d'une décision rendue par le sous-ministre, Revenu national, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire ou de la valeur imposable, en vertu de l'article 47 de la Loi sur les douanes. La Commission entend également les renvois considérés comme appels qui lui sont faits par le sous-ministre, en vertu de l'article 49 de la Loi sur les douanes. On peut interjeter appel à la Commission, en vertu de l'article 61 de la Loi sur les mesures spéciales d'importations, d'une décision rendue par le même sous-ministre au sujet de la valeur normale et du prix à l'importation des marchandises.

La Commission peut déclarer quel taux de taxe fédérale de vente est payable sur un article ou un transport aérien, ou déterminer si l'article ou le transport aérien est exempt de la taxe, en vertu de l'article 59 de la Loi sur la taxe d'accise. La Commission peut également déclarer si une taxe doit être payée ou fixer le montant des taxes payables sur le pétrole ou des produits pétroliers ou sur l'exportation de pétrole en vertu de la Loi sur l'administration du pétrole.

Une déclaration de la Commission est définitive et on ne peut en appeler qu'à la Cour fédérale du Canada. Les parties qui se présentent devant la Commission du tarif n'ont pas à payer de frais de justice. Même si bon nombre d'appelants sont représentés par des avocats-conseils ou par des spécialistes en douanes, un appelant peut se présenter lui-même pour défendre sa cause.

Les règlements de la Commission ne sont pas officiels afin qu'elle demeure une cour d'accès facile. La Commission publie « Un guide non officiel pour les parties qui présentent des appels à la Commission du tarif » que l'on peut se procurer gratuitement en s'adressant au secrétaire de la Commission. Les appels sont habituellement entendus dans une salle d'audience de la Commission à Ottawa. La Commission entend des appels dans l'Ouest du Canada à l'autome et dans les provinces de l'Atlantique au printemps.

A. Appels

Objectif

Traiter tous les appels remis à la Commission quant aux décisions rendues par le ministère du Revenu national, Douanes et Accise et statuer sur tous les appels non retirés.

Etat récapitulatif des ressources

L'activité « Appels » représente 21 % du budget de la Commission du tarif pour 1986-1987, dont 86 % des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 4: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Appels	552	9	620	9	581	9
Budget des dépenses 1986-1987	\$ A-P		\$ A-P		\$ A-P	
Prévu 1985-1986						
Réel 1984-1985						

Rendement financier antérieur

Le tableau 5 résume les principaux changements relatifs aux besoins financiers en 1984-1985.

Tableau 5: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Appels	581	529	52
Réel	Budget principal	Différence	
			1984-1985

2. Initiatives

Aucune initiative nouvelle n'est prévue.

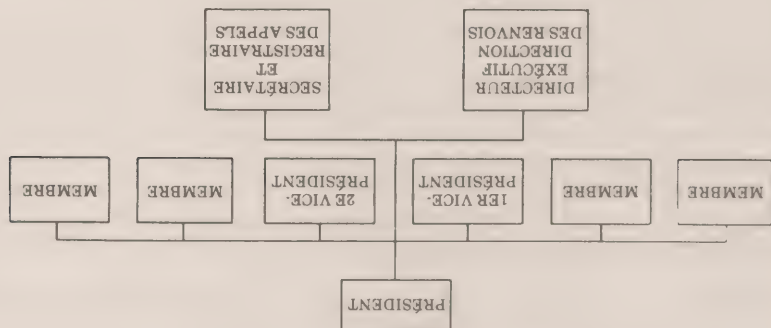
3. Efficacité du Programme

La capacité de la Commission du tarif d'entendre des appels rapidement est un indicateur de la qualité des services fournis par le Programme.

Les audiences de 35 appels ont été retardées au cours de 1984-1985 en attente d'un renvoi à la Cour fédérale à savoir si la Commission du tarif a la compétence d'entendre des appels lorsque la décision du sous-ministre du Revenu national, Douanes et Accise a été rendue par une personne déléguée. La question a maintenant été tranchée et la Commission a entendu les appels qui s'étaient accumulés. La Commission peut maintenant entendre un appel dans un délai de quatre mois.

En ce qui concerne les enquêtes, on peut mesurer l'efficacité de la Commission d'après la date de présentation des rapports au ministère des Finances, et par la mise en oeuvre de ses recommandations. Une étude de la période de 1954 à 1979 a révélé qu'entre 80 à 90 % des recommandations de la Commission avaient été favorablement accueillies. La mise en vigueur des suggestions plus récentes portant sur le « Tarif de préférence général » (TPG) (Renvoi n° 158), l'évaluation en douanes (Renvoi n° 159), et les chausures en caoutchouc et les télécouleurs (Renvois n°s 160 et 161) indique que le niveau d'efficacité établi est maintenu.

Tableau 3: Ressources par organisation ou activité pour 1986-1987 (en milliers de dollars)



Total des activités

Appels	552	552	552
Renvois	1,636		
Administration		413	413
(en milliers de dollars)	1,636	965	2,601
Années-personnes	24	15	39

D. Perspective de planification

1. Contexte

Le nombre d'appels reçus dépend d'un certain nombre de facteurs qui ne relèvent pas de la Commission. Les facteurs suivants devraient accroître le nombre d'appels reçus au cours des prochaines années:

- la loi sur la taxe fédérale de vente;

- l'adoption du nouveau Système harmonisé de classification douanière (aussi appelé Nomenclature du Conseil de coopération douanière) qui entraînera un changement complet de la liste de classification tarifaire du Canada et de son système de classification des importations;

- une augmentation du nombre des demandes de sauvegarde en provenance des producteurs canadiens prétendant qu'ils subissent un préjudice, et de mandant un soulagement en vertu des dispositions du Tarif de préférence général, le tout tel que prévu par le Renvoi 158.

C. Données de base

1. Introduction

La Commission du tarif, composée d'un président et de six membres, est chargée d'un programme comprenant deux fonctions: agir à titre de commission d'enquête indépendante pour ce qui est des questions tarifaires et commerciales et agir à titre de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi judiciaires. Tel qu'exigé par la loi, trois membres siègent à chaque audience d'appel et le président peut nommer n'importe lequel des membres pour siéger à une enquête.

Dans son rôle de commission d'enquête, elle entreprend certaines études commerciales et tarifaires à la demande du ministre des Finances. Dans le cadre d'une enquête, la Commission invite la présentation de mémoires et tient des audiences publiques au cours desquelles elle entend les vues des importateurs, des fabricants et des consommateurs. La Commission se fonde sur ces audiences et sur ses travaux de recherche pour faire les recommandations qu'elle juge appropriées.

De plus, la commission entend les appels des décisions de Revenu Canada, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire, de l'évaluation de marchandises à des fins douanières et de la taxe de vente fédérale. La Commission peut également entendre les appels interjetés au sujet des taxes imposées sur le pétrole et les produits pétroliers et sur l'exportation du pétrole. On peut en appeler de ses décisions devant la Cour fédérale et la Cour Suprême.

2. Mandat

La Commission du tarif a été créée en 1931. Elle est autorisée à effectuer des enquêtes et à entendre des appels en vertu de la Loi sur la Commission du tarif. Son rôle de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi judiciaires est de plus mentionné expressément dans la Loi sur les douanes, dans la Loi sur la taxe d'accise, dans la Loi sur les mesures spéciales d'importation et dans la Loi sur l'administration du pétrole.

3. Objectif du Programme

La responsabilité légale de la Commission consiste à «statuer sur les appels interjetés des décisions relatives aux douanes et à l'accise, rendues par le ministre du Revenu national et, à la demande du ministre des Finances, faire des études sur les dispositions du Tarif des douanes».

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: La Commission du tarif est responsable d'un programme comprenant trois activités qui sont fonction de sa structure organisationnelle.

Organisation: La Commission compte 39 années-personnes. Les membres de la Commission sont nommés par le gouverneur en conseil. Les activités sont entièrement centralisées à Ottawa, même si la Commission tient des audiences et entend des appels dans d'autres villes du Canada au besoin.

B. Rendement récent
1. Points saillants

Les points saillants du Programme de la Commission quant à son rendement en 1984-1985 sont:

- Elle a complété le Renvoi 159 «Évaluation en douane», a poursuivi son enquête traitant de «Fabriqué/Non fabriqué au Canada», Renvoi 157 et des «Demandes de mesures de sauvegarde en vertu du Tarif de préférence général», Renvoi 158. De plus, elle a débuté son enquête sur les «Fils et tissus de laine cardée et de laine peignée» ainsi que sur le «Système harmonisé de classification douanière», Renvoi 163 (voir page 14);
- Elle a statué sur 61 appels des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national, Douanes et Accise (voir page 11);
- Elle a accru la capacité des salles d'audience afin de traiter un nombre croissant d'appels. Cela a permis aux appelants d'être entendus dans un délai plus bref.

2. Examen du rendement financier

Tableau 2: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985			
Appels	Renvois	Administration	
581	1,729	467	2,777
529	1,416	404	2,349
52	313	63	428
Budget principal		Différence	
Réal		Différence	

Explication de la différence: La différence dans toutes les activités est survenue du fait que la Commission a demandé et s'est vue accorder des fonds additionnels, sous forme de prévisions budgétaires supplémentaires, afin de mener une enquête et de tenir des audiences publiques portant sur le Système harmonisé de classification douanière projeté (Renvoi 163) — Le Système harmonisé.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987
1. Points saillants

La Commission du tarif s'est fixée les objectifs suivants pour 1986-1987:

- Poursuivre l'examen des demandes de sauvegarde sous le Renvoi n° 158 portant sur le Tarif de préférence général, poursuivre l'enquête publique et les recherches sur le Système harmonisé de classification douanière (Renvoi 163 voir page 14); et
- Traiter environ 220 appels soumis à la Commission des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national, Douanes et Accise et/ou statuer sur ces derniers (voir page 13).

2. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Appels	Renvois	Administration	Années-personnes autorisées	Budget des dépenses		Prévu 1986-1987	Différence	Détails à la page
				1986-1987	1986-1987			
552	620	(68)	11	1,636	1,734	(98)	14	
413	434	(21)	16	2,601	2,788	(187)		
39	41	(2)						

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1986-1987 s'élèvent à \$187,000 ou 6,7 % en-dessous des prévisions des dépenses pour 1985-1986. Cette différence reflète l'achèvement des Phases I et II du Renvoi 163 portant sur l'enquête du Système harmonisé proposé pour la description et la codification des marchandises. Les Phases III, IV et V ne sont pas terminées. La variante principale d'une phase à l'autre est le coût de la reproduction. Cette nouvelle classification tarifaire remplace-rait le système présentement en vigueur en vertu de la «Loi concernant les droits de douane», appelé le Tarif des douanes et ses Listes.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars)				
Budget principal 1986-1987	Années- personnes	Fonction- Dépenses	nément en capital	Total
Budget principal 1985-1986	Appels	9	552	552
	Renvois	24	1,636	1,636
	Administration	6	401	413
	Années-personnes autorisées en 1985-1986	41	2,589	2,601
		39	2,589	2,698

Extraits du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits pour 1984-1985

(dollars)	Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
Crédit 30 — Dépenses du Programme			
Statutaire — Traitement des membres de la Commission du tarif (Loi sur la Commission du tarif)	1,614,000	2,294,870	1,864,193
Statutaire — Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	511,000	653,827	653,827
Total du Programme	2,349,000	3,207,697	2,777,020

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$2,343,000 pour la Commission du tarif. Les autres dépenses, évaluées à \$258,000, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
40	Commission du tarif	2,343	2,430
	Dépenses du Programme	258	268
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2,601	2,698
Total du Programme		2,601	2,698

Crédits — Libellé et montants

Numéros de Ministères et organismes (dollars)	Budget principal 1986-1987
40	Commission du tarif
	Commission du tarif — Dépenses du Programme
	2,343,000

Extrait de la Partie II du Budget des dépenses	4
Extraits du volume II des Comptes publics	5

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987	1. Points saillants	6
	2. Etat financier récapitulatif par activité	6
B. Rendement récent	1. Points saillants	7
	2. Examen du rendement financier	7
C. Données de base	1. Introduction	8
	2. Mandat	8
	3. Objectif du Programme	8
	4. Plan d'exécution du Programme	8
D. Perspective de planification	1. Contexte	9
	2. Initiatives	10
	3. Efficacité du Programme	10

Section II

Analyse par activité

A. Appels	11
B. Renvois	14
C. Administration	16

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article	1. Dépenses par article	18
	2. Dépenses en personnel	19
B. Analyse des coûts		19

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend trois sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé des plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. Elle comprend également des extraits du volume II des Comptes publics permettant d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document a pour objet de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section et l'état financier récapitulatif présenté à la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1986-1987

Partie III

Commission du tarif

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1986

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés

et autres librairies

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnement et Services Canada

Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1987-III-18

ISBN 0-660-53204-2

au Canada: \$3.00
à l'étranger: \$3.60

Prix sujet à changement sans préavis

**Budget
des dépenses
1986-1987**



Partie III

Plan de dépenses

CAI
FN
-E77

Government
Publications

Tax Court of Canada



1986-87 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1987-III-72
ISBN 0-660-53205-0

Canada: \$3.00
Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Tax Court of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective, as well as performance information that form the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and expenditures by object which the reader may require to understand the Program more fully.

In order to provide continuity with other Estimates documents, Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The Table of Contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	5
Section I	
Program Overview	
A. Plans for 1986-87	
1. Highlights	6
2. Financial Summary	6
B. Recent Performance	
1. Highlights	7
2. Review of Financial Performance	7
C. Background	
1. Introduction	8
2. Legal Mandate	8
3. Program Objective	8
4. Program Description	8
5. Program Organization for Delivery	8
D. Planning Perspective	
1. Environment	9
2. Initiatives	9
3. Update on Previously Reported Initiatives	9
4. Program Effectiveness	10
5. Performance Information/Resource Justification	11
Section II	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	16
2. Personnel Expenditures	17
B. Cost Analysis	18

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$3,443,000 in support of the 1986-87 Tax Court of Canada Program. The remaining expenditures, estimated at \$227,000 for contributions to employee benefit plans, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
<hr/>			
45 (S)	Tax Court of Canada		
	Program expenditures	3,443	3,813
	Contributions to employee benefit plans	227	224
		<hr/>	
Total Program		3,670	4,037

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1986-87 Main Estimates
<hr/>		
45	Tax Court of Canada	
	Tax Court of Canada - Program expenditures	3,443,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates				1985-86
	Authorized Person- Years	Budgetary Operating Capital		Total	Main Estimates
Administration of the Tax Court of Canada	58	3,658	12	3,670	4,037
	58	3,658	12	3,670	4,037
Authorized Person-Years for 1985-86	60				

Extract from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 50 - Tax Court of Canada - Program Expenditures	4,011,000	4,502,400	2,802,034
Statutory - Contributions to employee benefit plans	214,000	247,000	247,000
Total Program - Budgetary	4,225,000	4,749,400	3,049,034

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

During 1986-87, the Administration of the Tax Court of Canada will continue to provide efficient and effective administrative support services to the Court.

The automated Appeals Management System which is presently being developed will be fully implemented in 1986-87, thereby increasing efficiency and economy in the processing of appeals. Other office automation technology will be introduced to further enhance financial, administrative, personnel, and library services (see page 10).

2. Financial Summary

Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast* 1985-86	Change
Administration of the Tax Court of Canada	3,670	3,330	340
Authorized person-years	58	60	(2)

* The 1985-86 Forecast is \$707,000 or 17.5% lower than the 1985-86 Main Estimates of \$4 million (Extracts from Part II of the Estimates, page 4). This decrease is primarily due to: Deputy Judges' salaries less than planned plus related operating costs (\$500); restraint measures in other operating costs (\$100); litigation costs less than planned (\$250); which are partially offset by increased capital requirements \$200 (partially funded by Supplementary Estimates).

The Administration program of the Tax Court of Canada excludes the person-years and salaries of the Judges of the Court but does provide for the salaries of the Deputy Judges.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are \$340,000 or 10.2% higher than the 1985-86 forecast expenditures. This increase results primarily from: increases for litigation, other contract services, and related costs \$500; partially offset by a decrease in capital requirements (\$200).

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Tax Court of Canada Program during 1984-85 were:

- improved courtroom facilities in Toronto;
- development and implementation of word processing systems;
- the contracting of Court Registrars throughout Canada.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: Review of 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Administration of the Tax Court of Canada	3,049	4,225	(1,176)
Person-years	49	62	(13)

Explanation of Change: Actual financial requirements for 1984-85 were \$1.2 million or 28% lower than outlined in the Main Estimates. This was due to:

- the Government policy decision to terminate staffing activities;
- the reduced human resource levels associated with this Government policy decision necessitated the postponement of major projects (see page 10);
- initiatives pursued by the Administration of the Court minimized monetary increases in contractual agreements with the private sector.

C. Background

1. Introduction

The Program provides administrative services to the Tax Court of Canada which has original jurisdiction to hear and determine appeals to the Court on matters arising under the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act and Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971. It also has jurisdiction to determine questions relating to a source or sources of income under the Old Age Security Act and under the War Veterans Allowance Act.

2. Legal Mandate

The Tax Court of Canada is established by the Tax Court of Canada Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is to provide an easily accessible and independent Court for the informal and expeditious disposition of disputes between taxpayers and the Minister of National Revenue.

4. Program Description

The Administration of the Tax Court of Canada provides administrative services to the Judges of the Court. These services include Court Reporters, Court Registrars, records management, library services, court facilities throughout Canada, office accommodations and other administrative services.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Program consists of one activity which provides for the Administration of the Tax Court of Canada.

Organization Structure: The Court, with its headquarters located in Ottawa, is comprised of the Chief Judge, the Associate Chief Judge and ten other Judges all of whom are appointed by the Governor in Council. The Chief Judge, in order to cope with the judicial workload, has authority under the Tax Court of Canada Act to request retired federally or provincially appointed Judges or both to act as Deputy Judges of the Court.

The Chief Judge is responsible for the apportionment of the work among the Judges and the assignment of individual Judges to specific sittings of the Court. The Court has its own court accommodations in Edmonton, London, Toronto, and Montreal, and shares with the Federal Court of Canada on a trial basis in Vancouver, Calgary, and Winnipeg. The Court sits at various other locations throughout Canada. This includes sitting in each province at least once a year.

The Registrar, as the Deputy to the Commissioner for Federal Judicial Affairs, through complete delegation of authority under subsection 47(1.1) of the Judges Act, is the Deputy Head of the staff of the Court. The Commissioner for Federal Judicial Affairs reports to the Minister of Justice. The Registrar is responsible for the Administration of the Court and is assisted by the Deputy Registrar.

The Registry of the Tax Court of Canada provides to the Court: hearings coordination, appeals processing, records management and advice and assistance to the litigants regarding the practices and procedures of the Court. In addition, there are all the other services usually required by a Department which include: Financial Management Services, Administrative Services and Personnel Services.

D. Planning Perspective

1. Environment

Legislative: Changes in the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971, and also the Old Age Security Act and the War Veterans Allowance Act have a potential for significant impact not only on the volume of appeals filed but on the complexity of the appeals heard. For example, in December 1984 the Income Tax Act was amended to allow costs to be awarded to appellants who substantially succeed in their appeal. In addition, there is a proposed amendment to the Income Tax Act permitting the taxpayer to withhold payment of the assessment pending the decision of the Court. As a result of the change and the proposed amendment, a significant increase in the number of appeals is expected during 1986.

Social and Economic Conditions: Past experience has demonstrated that various social and economic factors have an impact upon the Program. An example is the substantial increase in unemployment insurance appeals (see page 15).

2. Initiatives

During 1986-87, the Administration of the Tax Court of Canada does not plan to undertake any major initiatives but shall continue to react positively to any new policy decisions that the Government may make.

3. Update on Previously Reported Initiatives

The fiscal year 1984-85 represents the first complete 12-month period of operations for the Tax Court of Canada. During this year the Toronto Courtroom facilities were upgraded, word processing and

microfilming facilities were established and the Court Registrar Services were contracted to the private sector with a consequent significant reduction in cost. The policy of sharing courtroom facilities with the Federal Court of Canada, wherever possible and practical, was continued.

The project to provide computerized research facilities and modern statistical management reporting was initiated. For the reasons outlined on page 7, the Administration of the Court was obliged to postpone the project to 1985-86. However, it is anticipated that the project in its entirety will be concluded in 1986-87.

The initiatives undertaken during the 1984-85 fiscal year have enabled the Tax Court to address its increased responsibilities over the last two fiscal years without requiring major additional resources.

The objective to reduce the inventory of appeals to one year's workload within a two-year period has been achieved.

4. Program Effectiveness

The Program is to provide appellants with assistance and advice necessary to bring their cases to the Court. Its effectiveness can be measured in part by its responsiveness to appellants and in its ability to provide them with an opportunity to have their cases heard at a location convenient to them, in the language of their choice and within a reasonable period of time.

Access: With respect to appeals arising under the Income Tax Act, the Court normally sits in at least 24 centres of population throughout Canada. Therefore, appellants usually need not travel outside their own areas in order to have their cases heard. During the last 12-month period, 7% of the appeals were filed in the French language. With respect to appeals arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971, 48% were filed in the French language. The Deputy Judges of the Court must travel to over 80 locations throughout Canada to hear those appeals.

Expeditious Processing: The lapsed time between the date an appeal is filed and the date on which it is heard or disposed of is not entirely within the Program's control. The time required by the appellants to prepare their cases varies, with the result that many are not prepared to proceed immediately. The Program ensures that the appeals are scheduled with dispatch and are set down for hearing in chronological order. The waiting period for appellants to have their cases heard will be reduced from 13 months to 9 months in 1986.

Informality: The Court proceedings are informal. The Court is not bound by technical rules of evidence. Taxpayers may present their cases before the Court or may be represented by counsel or agent. During the last 12-month period, 35% of the appellants represented their own case before the Court while 65% elected to be represented by counsel or agent. Court hearings are open to the public.

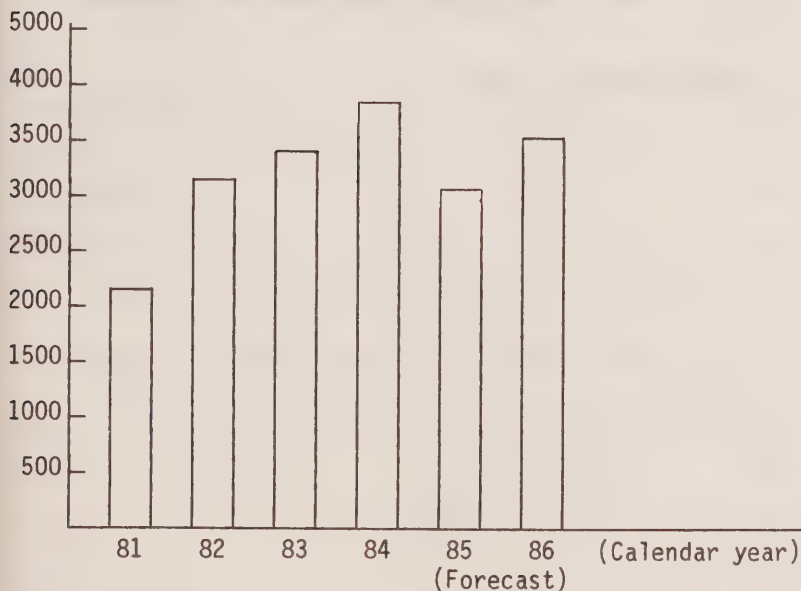
5. Performance Information/Resource Justification

The resource requirements of the Program are principally based on the volume of Actions filed and their individual complexity.

Income Tax Act: The Income Tax Act is complex legislation. This has a direct and significant effect on the Program. Figure 3 shows the actual and forecasted number of Actions brought before the Tax Court of Canada. Figure 4 indicates the number of Appeals instituted, while Figure 5 discloses the number of Applications presented pursuant to sections 167 and 174 of the Income Tax Act. The number of Appeals and Applications heard and disposed of for the 1983 and 1984 calendar year is indicated in Figures 6 and 7 respectively.

Figure 3: Number of Actions Filed

Actions



For easy reference, and in order to enable one to better understand the Court's responsibilities in income tax litigation, the purport of these sections of the Income Tax Act is as follows:

Applications under section 167 : This is an application which may be made to the Tax Court of Canada for an order extending the time within which a Notice of Objection may be served or an appeal instituted and the Court may, if in its opinion the circumstances of the case are such that it would be just and equitable to do so, make an order extending the time for objecting or appealing and may impose such terms as it deems fit.

Applications under section 174 : Where the Minister of National Revenue is of the opinion that a question of law, fact or mixed law and fact arising out of one and the same transaction or occurrence or series of transactions or occurrences is common to assessments or proposed assessments in respect of two or more taxpayers, he may apply to the Tax Court of Canada for a determination of the question. If the Court is satisfied that the determination will affect assessments or proposed assessments in respect of two or more taxpayers, who have been served with a copy of the application and who are named in the determination to be made, it may determine the question in such a manner as it deems appropriate if no appeal from the assessment has been made or, if a taxpayer has appealed, it may join a party to any appeal and proceed to determine the question. The determination, when made, is final and conclusive.

Figure 4: Number of Appeals Filed

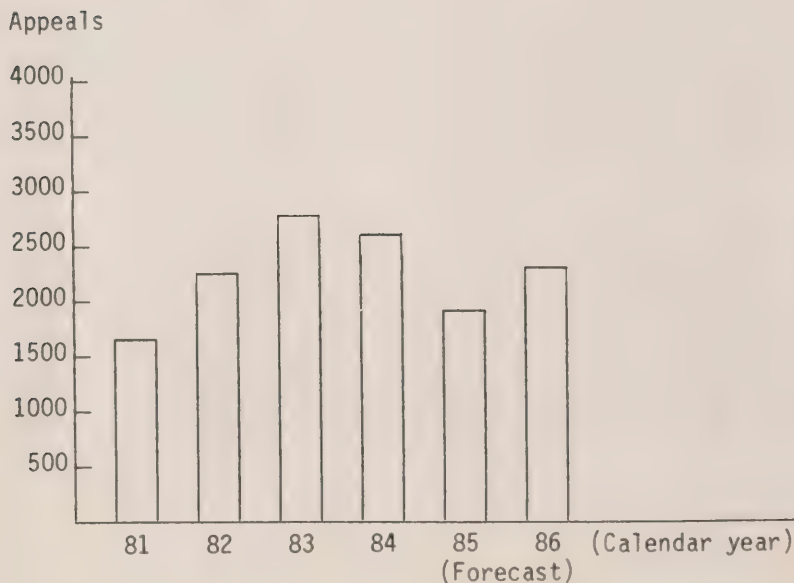


Figure 5: Number of Applications Filed (Sec. 167 and 174)

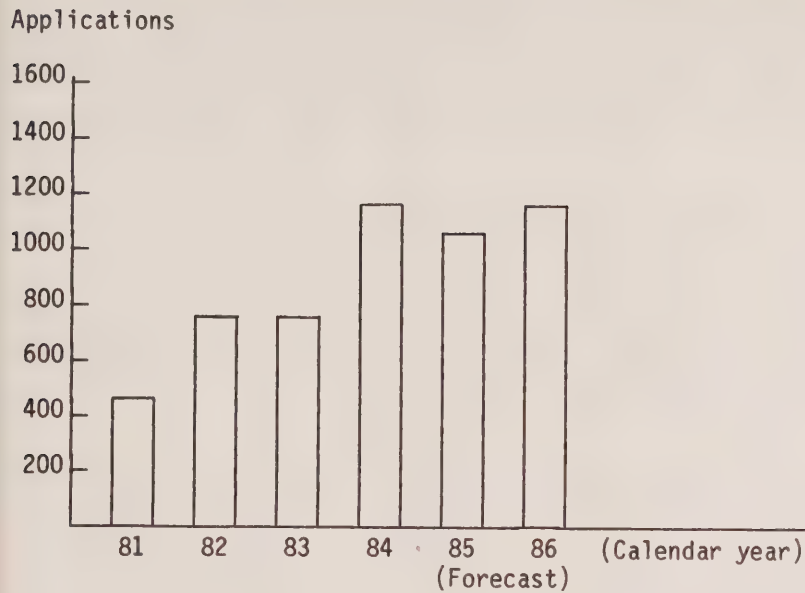


Figure 6: Disposition of Appeals

Number of Appeals	1983	1984
Instituted	2,730	2,635
Heard and Disposed of	1,346	2,054

Figure 7: Disposition of Applications

Number of Applications	1983	1984
Instituted	750	1,200
Heard and Disposed of	682	961

Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971: The Court was granted legislative authority and commenced hearing and determining appeals on matters arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971 on September 30, 1983. The total number of appeals transferred to the Court at that time was 663. Figure 8 shows the actual and forecasted number of appeals filed with the Tax Court of Canada. Figure 9 discloses the disposition of the appeals for the first 24-month period of operation.

Appeals to the Tax Court of Canada are commenced by filing with the Registrar, within the time prescribed by subsection 84(1) of the Unemployment Insurance Act, 1971, a Notice of Appeal against a determination by, or a decision on an appeal to the Minister of National Revenue under section 75 of the said Act. For easy reference, and in order for one to better understand the Court's responsibilities in unemployment insurance litigation, the relevant subsections of the Unemployment Insurance Act, 1971 are as follows:

Determination of questions under subsection 75(1): Where any question arises under this Act as to whether a person is required to make a payment of an employee's premium, or an employer's premium, or as to the amount of any such premium, in a year, (a) the person concerned may, on or before the thirtieth day of April in the immediately following year, apply to the Minister to determine the question; or (b) the Minister on his own initiative may at any time determine the question.

Appeal under subsection 75(2): Where the Minister has assessed an employer for an amount payable by him under this Act, the employer may appeal to the Minister for a reconsideration of the assessment, either as to whether any amount should be assessed as payable or as to the amount so assessed, within ninety days of the day of mailing of the Notice of Assessment.

Questions re insurable employment under subsection 75(3): Where any question arises in relation to a claim for benefit under this Act whether (a) any person is or was employed in insurable employment, or (b) a person is the employer of any insured person, the Commission may at any time, and such person or the employer or purported employer of such person may within ninety days after the decision of the Commission is notified to him, apply to the Minister for determination of the question.

Figure 8: Number of U.I. Appeals Filed

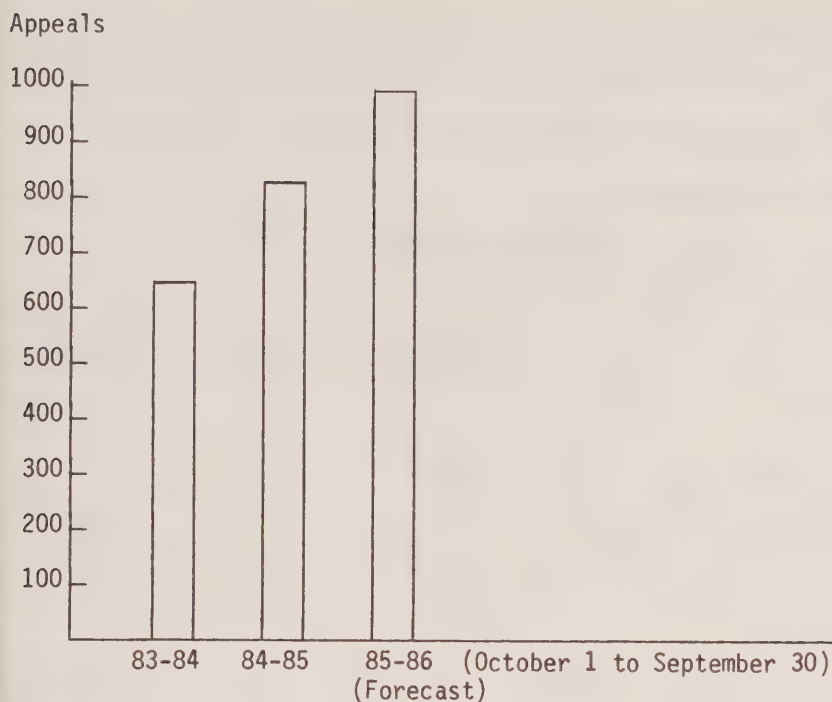


Figure 9: Disposition of U.I. Appeals

Number of Appeals	October 1, 1983 to September 30, 1984	October 1, 1984 to September 30, 1985
Transferred to TCC October 1, 1983	663	-
Instituted	659	837
Heard and Disposed of	258	721

NOTE: Approximately 325 cases are being held in abeyance pending either settlement or a decision from a higher court.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 10: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and Wages	1,824	1,798	1,339
Contributions to Employee Benefit Plans	227	224	247
	2,051	2,022	1,586
Goods and Services			
Transportation and Communications	495	291	267
Information	-	-	-
Professional and Special Services	692	458	425
Rentals	68	43	31
Purchased Repair and Upkeep	94	100	133
Utilities, Materials and Supplies	254	210	115
All Other Expenditures	4	2	1
	1,607	1,104	972
Capital			
Construction and Acquisition of Machinery and Equipment	12	204	491
Total Expenditures	3,670	3,330	3,049

2. Personnel Expenditures

In 1986-87 it is anticipated that the Tax Court of Canada will utilize approximately 56% of its resources on personnel costs. Figure 11 illustrates the average annual salary by employment category.

Figure 11: Authorized Person-Years and Salary Provision

	<u>Authorized Person-Years</u>			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management	2	2	2		49,459
Scientific and Professional	1	2	3		
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	11	9	16	13,912 - 57,987	34,690
Financial Administration	2	3	3	13,853 - 57,980	38,853
Other	1	1	2		
Technical					
Drafting and Illustration	1	-	-		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	19	22	17	12,932 - 31,743	21,908
Office Equipment	1	-	-		
Secretarial, Stenographic, Typing	19	20	17	12,636 - 31,946	23,355
Operational					
General Services	1	1	2		

NOTE: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Net Program Cost

Figure 12: Net Cost of Program for the Year 1986-87 (\$000)

	Expenditures 1986-87	Add Other Costs	Total Cost 1986-87	Total Cost 1985-86
Tax Court of Canada	3,670	1,181	4,851	5,193

Other costs consist of services provided without charge by other departments and agencies and include accommodation charges from Public Works Canada (\$1,123,072), services provided by Supply and Services Canada (\$7,000), and the Treasury Board of Canada (\$50,808).

Tableau 8 : Coût net du Programme pour l'exercice 1986-1987 (en milliers de dollars)

Les autres coûts comportent les services offerts gratuitement par d'autres ministères et organismes, c'est-à-dire les locaux fournis par le ministère des Travaux publics Canada (1 123 072 \$), les services fournis par le ministère des Approvisionnements et Services Canada (7 000 \$) ainsi que par le Conseil du Trésor du Canada (50 808 \$).

(Renseignements supplémentaires) 19

2. Dépenses en personnel

En 1986-1987, il est prévu que la Cour canadienne de l'impôt consacrera environ 56 % de ses ressources en frais de personnel. Le tableau II illustre le traitement annuel moyen de son personnel par catégorie.

Tableau II : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Provision pour le traitement annuel moyen	
	échelle des traitements	actuelle 1986-1987
86-87	84-85	

Gestion	Scientifique et	professionnelle	Administration et service		extérieur	Services administratifs	Gestion financière	Autres	Technique	Soutien administratif		Commiss aux écritures et aux règlements		Matériel de bureau	Secrétariat, sténographie et dactylographie	Opérationnel	Services généraux					
2	2	1	2	2	9	16	3	1	-	-	17	12 932 - 31 743	21 908	19	22	20	17	12 636 - 31 946	23 355	1	1	2

NOTA : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
I. Dépenses par article
Tableau 10 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévu	1985-1986	Réel	1984-1985
Personnel					
Traitements et salaires	1 824	1 798	1 339		
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	227	224	247		
	2 051	2 022	1 586		
Biens et services					
Transports et communications	495	291	267		
Information	-	-	-		
Services professionnels et spéciaux	692	458	425		
Location	68	43	31		
Achats de services de réparation et d'entretien	94	100	133		
Services publics, fournitures et approvisionnements	254	210	115		
Toutes autres dépenses	4	2	1		
	1 607	1 104	972		
Capital					
Construction et acquisition de machines et de matériel	12	204	491		
Total des dépenses	3 670	3 330	3 049		

(Renseignements supplémentaires) 17

Tableau 8 : Nombre d'appels interjetés en matière d'assurance-chômage

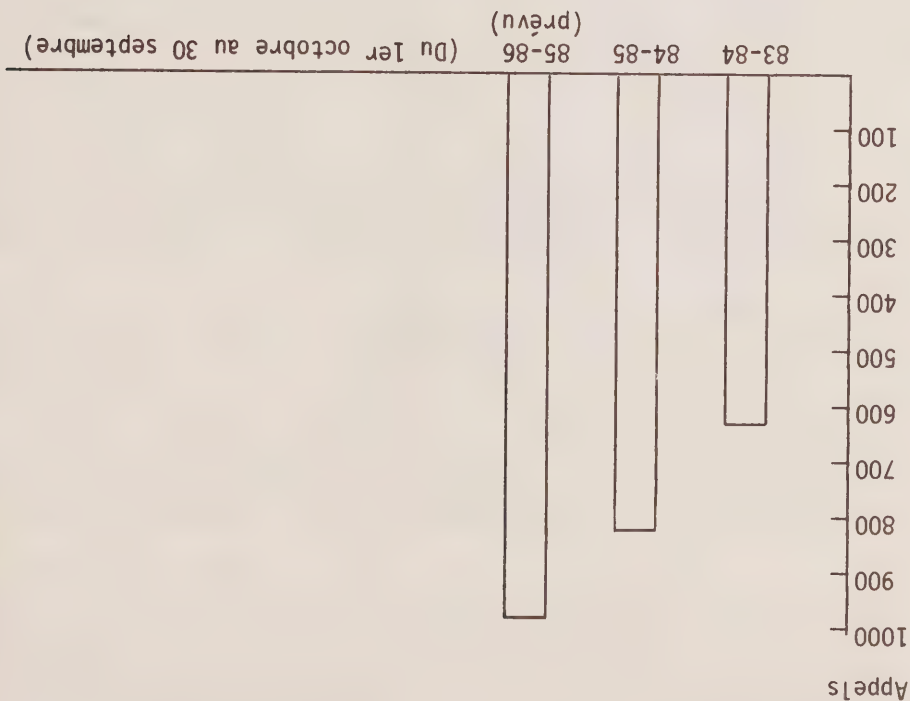


Tableau 9 : Appels en matière d'assurance-chômage réglés

Nombre d'appels			
Du 1er octobre 1983	au 30 septembre 1984	Interjetés	Entendus et réglés
663	659	837	721
Transférés à la C.C.I.	le 1er octobre 1983	-	

NOTA : Il y a environ 325 causes qui ont été suspendues jusqu'à ce qu'un règlement ait lieu ou qu'une décision soit rendue par un tribunal d'instance supérieur.

La partie IV de la loi de 1971 sur l'assurance-chômage : La Cour a reçu le pouvoir législatif nécessaire et a commencé à entendre et à décider des appels interjetés en vertu de la partie IV de la loi de 1971 sur l'assurance-chômage le 30 septembre 1983. Le nombre total d'appels qui a été transféré à la Cour était, à ce moment-là, de 663. Le tableau 8 illustre le nombre actuel et prévu d'appels interjetés devant la Cour canadienne de l'impôt. Le tableau 9 indique le nombre d'appels réglés pour la première période de 24 mois d'activités de la Cour.

Pour introduire un appel relatif à l'assurance-chômage auprès de la Cour canadienne de l'impôt, l'appelant doit en premier lieu déposer auprès du registraire, dans le délai prescrit au paragraphe 84(1) de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage, un avis d'appel d'une décision sur appel au ministre du Revenu national ou du règlement de la question par le ministre en vertu de l'article 75 de ladite loi. Afin que les utilisateurs comprennent mieux les responsabilités de la Cour dans les litiges en matière d'assurance-chômage, ils trouveront ci-dessous des extraits des articles de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage.

Règlement des questions en vertu du paragraphe 75(1) : Lorsque se pose, en vertu de la présente loi, la question de savoir si une personne doit verser une cotisation ouvrière ou patronale ou quel devrait être le montant d'une telle cotisation, au cours d'une année, a) la personne intéressée peut, au plus tard le trente avril de l'année suivante, demander au ministre de régler la question; ou b) le ministre peut, de sa propre initiative, régler la question à n'importe quel moment.

Appel interjeté en vertu du paragraphe 75(2) : Lorsque le ministre a évalué une somme payable par un employeur en vertu de la présente loi, l'employeur peut, dans les quatre-vingt-dix jours de la date d'expédition par la poste de l'avis d'évaluation, demander au ministre de reconsidérer l'évaluation, quant à la question de savoir s'il y a matière à évaluation ou quel devrait être le montant de l'évaluation.

Question au sujet de l'emploi assurable en vertu du paragraphe 75(3) : Lorsque se pose, au sujet d'une demande de prestations faite en vertu de la présente loi, la question de savoir a) si une personne exerce ou a exercé un emploi assurable, ou b) si une personne est l'employeur d'un assuré, il est loisible à la Commission, à tout moment, et à cette personne ou à l'employeur ou à la personne présentée comme étant l'employeur de cette personne, dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent le moment où la décision de la Commission leur est notifiée, de demander au ministre de régler la question.

Tableau 5 : Nombre de demandes présentées (articles 167 et 174)

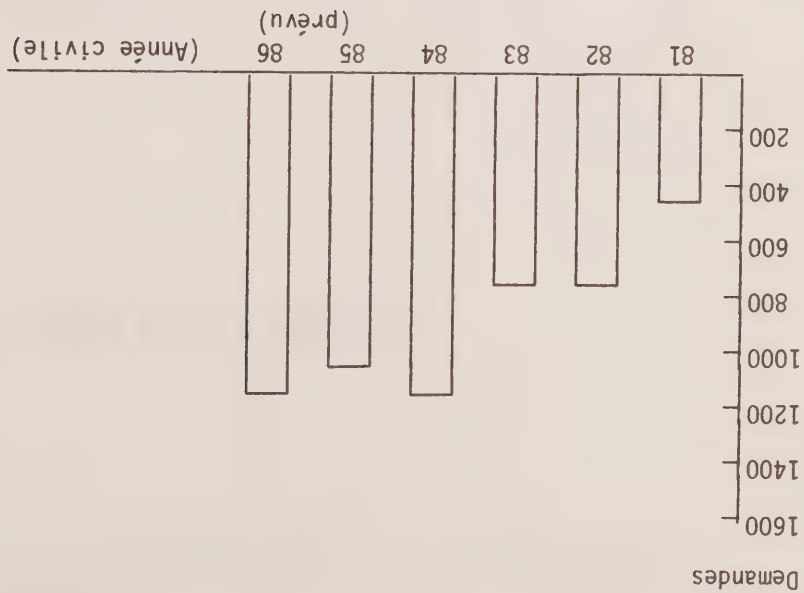


Tableau 6 : Nombre d'appels réglés

Nombre d'appels	1983	1984
Interjetés	2 730	2 635
Entendus et réglés	1 346	2 054

Tableau 7 : Nombre de demandes réglées

Nombre de demandes	1983	1984
Présentées	750	1 200
Entendus et réglés	682	961

décision à rendre, la Cour peut statuer sur la question de la façon qu'elle juge appropriée si la cotisation n'a fait l'objet d'aucun appel ou, si un contribuable s'est pourvu en appel, elle pourra grouper une partie dans cet appel et entreprendre de statuer sur la question. La décision rendue est finale et définitive.

Tableau 4 : Nombre d'appels interjetés

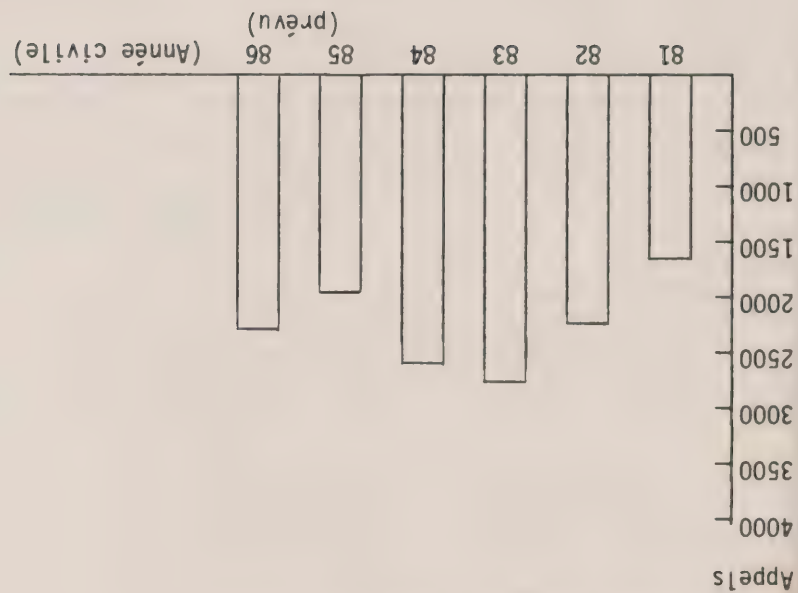
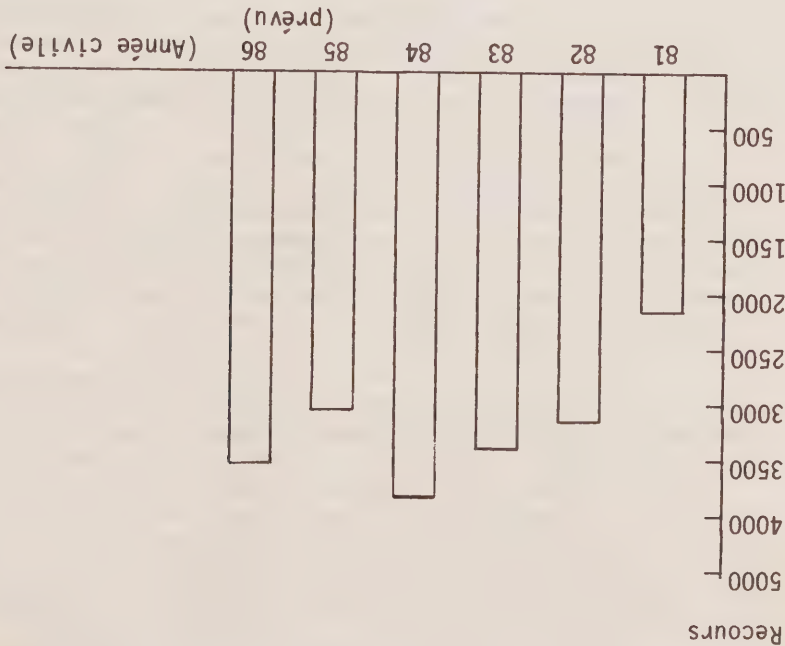


Tableau 3 : Nombre de recours adressés



Afin que les utilisateurs comprennent mieux les responsabilités de la Cour dans les litiges de nature fiscale, ils trouveront ci-dessous des extraits portant sur des articles de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Demande présentée en vertu de l'article 167 : Il s'agit d'une demande qui peut être faite à la Cour canadienne de l'impôt en vue d'obtenir une ordonnance prolongeant le délai dans lequel un avis d'opposition peut être signifié ou un appel interjeté. La Cour peut alors, si elle juge que les circonstances du cas sont telles qu'il serait juste et équitable de le faire, rendre une ordonnance prolongeant le délai d'opposition ou d'appel et imposer les conditions qu'elle estime justes.

Demande présentée en vertu de l'article 174 : Lorsque le ministre du Revenu national est d'avis qu'une même transaction ou un même événement ou qu'une même série de transactions ou d'événements a donné naissance à une question de droit, de fait ou de droit et de fait qui se rapporte à des cotisations ou à des cotisations éventuelles relatives à deux ou à plusieurs contribuables, il peut demander à la Cour canadienne de l'impôt de se prononcer sur la question. Lorsque la Cour est convaincue que la décision influera sur des cotisations ou des cotisations éventuelles intéressant deux ou plusieurs contribuables à qui une copie de la demande a été signifiée et qui sont nommés dans la

française. Pour entendre ces appels, les juges suppléants de la Cour doivent se déplacer dans plus de 80 endroits partout au pays.

Rapidité : Le Programme n'a aucune autorité sur les délais entre la date où l'appel est interjeté et la date où l'appel est entendu et réglé, c'est-à-dire que les appelants n'ont pas tous besoin de la même période de temps pour préparer leurs appels, par conséquent, plusieurs d'entre eux ne peuvent pas toujours présenter leur cause de façon immédiate. Le Programme s'assure que les appels sont immédiatement mis au rôle et fixés pour audition selon l'ordre chronologique. La période d'attente pour l'audition des causes des appelants sera réduite de 13 mois à 9 mois en 1986.

Absence de formalités : La Cour ne suit pas de procédures rigides. Elle n'est assujettie à aucune règle de la preuve et les contribuables peuvent plaider leur propre cause devant la Cour s'ils le désirent ou être représentés par un avocat ou mandataire. Durant ces derniers 12 mois, 35 % des appelants ont présenté leur propre cause devant la Cour, tandis que 65 % ont choisi de se faire représenter par un avocat ou mandataire. Les audiences de la Cour sont ouvertes au public.

5. Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources nécessaires au Programme dépendent surtout du nombre de recours adressés et de la complexité de chaque cause.

Loi de l'impôt sur le revenu : La complexité de la Loi de l'impôt sur le revenu influence sérieusement le Programme. Le tableau 3 illustre le nombre réel et prévu de recours adressés à la Cour canadienne de l'impôt; le tableau 4, le nombre d'appels interjetés et le tableau 5, le nombre de demandes présentées en vertu des articles 167 et 174 de la Loi de l'impôt sur le revenu. Pour ce qui est des tableaux 6 et 7, ils indiquent le nombre d'appels et de demandes entendus et réglés pour les années civiles 1983 et 1984.

2. Initiatives

Au cours de l'exercice 1986-1987, l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt ne prévoit prendre aucune initiative importante, mais considérera de façon positive toutes nouvelles décisions de principe prises par le gouvernement.

3. État d'avancement des initiatives déjà annoncées

L'exercice financier 1984-1985 constitue la première année complète (12 mois) d'activités de la Cour canadienne de l'impôt. Durant cette année, la Cour compte parmi ses activités : l'amélioration de l'aménagement des salles d'audience à Toronto, l'introduction de services de traitement de texte et de microfilm ainsi que l'engagement à contrat de registraires de la Cour du secteur privé, ce qui a entraîné une diminution importante des coûts. La politique consistant à partager des salles d'audience avec la Cour fédérale du Canada, lorsque cela est possible, est encore en vigueur au sein de l'organisme.

Le projet visant à fournir des services de recherches automatisées et un système de rapport de gestion statistique moderne a été élaboré. Pour les motifs énoncés à la page 7, l'Administration de la Cour a été dans l'obligation de remettre le projet à 1985-1986. Cependant, il est prévu que le projet sera entièrement en place en 1986-1987. Les initiatives entreprises durant l'exercice financier 1984-1985 ont permis à la Cour de faire face à l'augmentation de ses responsabilités au cours de ces deux derniers exercices sans avoir besoin d'augmenter de façon importante le nombre de ressources additionnelles. L'objectif visant à réduire l'arrière des appels à une année de travail dans une période de deux ans a été atteint.

4. Efficacité du Programme

Le Programme fournit aux appelants l'aide et les conseils nécessaires pour présenter leur cause devant la Cour. On peut juger de l'efficacité de la Cour en partie par l'attention qu'elle porte aux appelants et à sa capacité de permettre à ces derniers de choisir l'endroit où il leur convient de faire entendre leur appel dans un délai raisonnable et dans la langue officielle de leur choix.

Accessibilité : En ce qui concerne les appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, la Cour siège normalement dans au moins 24 grands centres partout au Canada, par conséquent, les appelants n'ont pas à se déplacer à l'extérieur de leur région pour faire entendre leur cause. Durant les douze derniers mois, 7 % des appels ont été interjetés en langue française. Pour ce qui est des appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur l'assurance-chômage, 48 % des appels ont été interjetés en langue

Le juge en chef est la personne responsable de la répartition du travail entre les juges et de l'affectation de chaque juge pour chacune des séances de la Cour. La Cour a sa propre salle d'audience à Edmonton, à London, à Toronto et à Montréal. De plus, elle partage des salles d'audience avec la Cour fédérale du Canada, à titre d'essai, à Vancouver, à Calgary et à Winnipeg. La Cour siège dans plusieurs autres endroits partout au pays (dans chacune des provinces) au moins une fois par année.

Le registraire, en tant qu'adjoind au commissaire à la magistrature fédérale, du fait de la délégation complète des pouvoirs qu'il a en vertu du paragraphe 47(1.1) de la Loi sur les juges, est le sous-chef des employés de la Cour canadienne de l'impôt. Le commissaire à la magistrature fédérale rend compte au ministre de la Justice. Le registraire est responsable de l'Administration de la Cour et est assisté dans ses fonctions par le registraire adjoind.

Le greffe de la Cour canadienne de l'impôt fournit à la Cour les services suivants : la coordination des audiences, le traitement des appels, la gestion des dossiers, l'apport de conseils et d'aide aux parties en litige relativement aux Règles de pratique et de procédure de la Cour. De plus, la Cour fournit tous les autres services dont un ministère a habituellement besoin, à savoir les services financiers, administratifs ainsi que du personnel.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Cadre législatif : Toutes modifications apportées à la Loi de l'impôt sur le revenu, au Régime de pensions du Canada, à la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage ainsi qu'à la Loi sur la sécurité de la vieillesse et à la Loi sur les allocations aux anciens combattants pourraient avoir des conséquences sérieuses, non seulement sur le nombre d'appels interjetés, mais également sur la complexité des appels entendus. Par exemple, en décembre 1984, la Loi de l'impôt sur le revenu a été modifiée afin d'ajuster des frais aux appelants qui ont obtenu gain de cause dans une large mesure lors de l'audition de leur appel. De plus, il a été suggéré que la Loi de l'impôt sur le revenu soit modifiée de façon à permettre aux contribuables de retenir le paiement de leur cotisation jusqu'à ce que la Cour se prononce. Par conséquent, étant donné les modifications apportées et suggérées, une augmentation importante du nombre d'appels est prévue pour 1986.

Facteurs économiques et sociaux : Les expériences passées ont démontré que divers facteurs économiques et sociaux ont une certaine influence sur le Programme. Un des exemples concluants consiste en l'augmentation importante du nombre d'appels relatifs à l'assurance-chômage (voir page 16).

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme assure les services administratifs de la Cour canadienne de l'impôt, qui a compétence pour entendre et décider des appels portés devant elle sur des questions découlant de la Loi de l'impôt sur le revenu, du Régime de pensions du Canada, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers, de la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage. La Cour a également compétence pour décider des questions relatives au revenu provenant d'une ou de plusieurs sources en vertu de la Loi sur la sécurité de la vieillesse et de la Loi sur les allocations aux anciens combattants.

2. Mandat

La Cour canadienne de l'impôt a été instituée en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme consiste à fournir un tribunal indépendant et d'accès facile en vue d'assurer le règlement rapide et sans formalités des différends entre les contribuables et le ministre du Revenu national.

4. Description du Programme

L'Administration de la Cour canadienne de l'impôt fournit aux juges les services de sténographes et de registraires de la Cour, de gestion des dossiers, d'une bibliothèque, de salles d'audience partout au Canada, de cabinets de travail ainsi que plusieurs autres services administratifs.

5. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'activité : Le Programme se compose d'une activité consistant à pourvoir à l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt.

Structure de l'organisation : La Cour, dont le siège social est situé à Ottawa, se compose du juge en chef, du juge en chef adjoint et de dix autres juges, tous nommés par le gouverneur en conseil. Afin de faire exécuter le travail de nature strictement judiciaire, le juge en chef a également le pouvoir, en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt, de recommander la nomination en tant que juges suppléants, des juges retraités dont la nomination originale avait été faite par le gouvernement provincial ou par le gouvernement fédéral, ou les deux.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants de la Cour canadienne de l'impôt pour 1984-1985 étaient :

- l'amélioration de l'aménagement des salles d'audience à Toronto;
- l'élaboration et la mise sur pied de systèmes de traitement de texte;
- l'engagement à contrat de registraires de la Cour partout au Canada.

2. Examen du rendement financier

Tableau 2 : Examen du rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
	Budget principal	Réel	Différence
Administration de la Cour canadienne de l'impôt	4 225	3 049	(1 176)
Années-personnes	62	49	(13)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels pour 1984-1985 étaient de 1,2 million de dollars, soit 28 % de moins que prévu dans le Budget des dépenses principal. Cette différence est attribuable

- à la décision de principe du gouvernement de mettre fin à toutes activités de dotation en personnel;
- à la réduction au niveau des ressources humaines, conformément à la décision de principe du gouvernement, ce qui a nécessité le report de certains projets (voir page 10);
- aux mesures prises par l'Administration de la Cour dans le but de réduire au minimum l'augmentation des coûts des contrats conclus avec le secteur privé.

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

Durant l'exercice 1986-1987, l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt continuera de fournir de façon efficace les services de soutien administratif à la Cour.

Le système automatisé de gestion des appels, qui fait présentement l'objet d'une élaboration, sera mis en oeuvre au cours de l'année 1986-1987. Ce système permettra de traiter les appels de façon plus efficace et d'en réduire les coûts. D'autres techniques de bureautique seront introduites afin d'améliorer les services financiers, administratifs, du personnel ainsi que de la bibliothèque (voir page 10).

2. Etat financier récapitulatif

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif par activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu*	Différence
1986-1987	1985-1986	
3 670	3 330	340
58	60	(2)
Années-personnes autorisées		
Administration de la Cour		
canadienne de l'impôt		

* Les prévisions pour 1985-1986 sont de 707 000 \$, soit 17,5 % de moins que les 4 millions de dollars qui figurent dans le Budget des dépenses principal de 1985-1986 (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses à la page 4). Les principales causes de cette réduction sont les suivantes : les salaires des juges suppléants sont moindres que prévu ainsi que les coûts de fonctionnement (500 \$); les mesures de restriction des autres coûts de fonctionnement (100 \$); les coûts à l'égard des litiges sont moindres que prévu (250 \$). Ces coûts sont compensés en partie par une augmentation des besoins en capital, 200 \$, (financés en partie par le Budget supplémentaire).

Le Programme relatif à l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt exclut les années-personnes et les salaires des juges de la Cour, à l'exception de ceux des juges suppléants.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1986-1987 sont de 340 000 \$, soit 10,2 % de plus que les dépenses prévues pour 1985-1986. Les augmentations à l'égard des litiges, des autres services à contrat et des coûts connexes, 500 \$, sont compensées en partie par une diminution des besoins en capital (200 \$).

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987				Budget principal 1985-1986	
Années-	personnes	Fonction-	Dépenses	Total	Budget principal	1985-1986	Total
Administration de la Cour							
58	3,658	12	3,670	4,037			
canadienne de l'impôt							
58	3,658	12	3,670	4,037			
Années-personnes autorisées							
60							
en 1985-1986							

Extraits du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits pour 1984-1985

Budget	total des crédits	Utilisation réelle
Budgetaire	\$	\$
Credit 50 - Cour canadienne de l'impôt - Dépenses du Programme	4,011,000	4,502,400
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	214,000	247,000
Budgetaire	4,225,000	4,749,400
Total du Programme		3,049,034

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$3,443,000 afin de financer le Programme de la Cour canadienne de l'impôt pour 1986-1987. Les autres dépenses, évaluées à \$227,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
45	(S)	Cour canadienne de l'impôt Dépenses du Programme Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	Total du Programme
3,443	3,813	227	4,037
224			

Crédits - Libellé et montants

Numéros des Ministères ou organismes (dollars)	crédits des Ministères 1986-1987
45	Cour canadienne de l'impôt - Dépenses du Programme
	3,443,000

4	Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
5	Extraits du volume II des Comptes publics
	Section I
	Aperçu du Programme
6	A. Plans pour 1986-1987
6	1. Points saillants
6	2. État financier récapitulatif
7	B. Rendement récent
7	1. Points saillants
7	2. Examen du rendement financier
8	C. Données de base
8	1. Introduction
8	2. Mandat
8	3. Objectif du Programme
8	4. Description du Programme
8	5. Plan d'exécution du Programme
9	D. Perspective de planification
10	1. Contexte
10	2. Initiatives
10	3. État d'avancement des initiatives déjà annoncées
10	4. Efficacité du Programme
11	5. Données sur le rendement et justification des ressources
	Section II
	Renseignements supplémentaires
17	A. Analyse par article
17	1. Dépenses par article
18	2. Dépenses en personnel
19	B. Analyse des coûts

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, des objectifs et des perspectives en matière de planification ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. Elle comprend également des extraits du volume II des Comptes publics. Ceux-ci permettent d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document a pour objet de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1986-1987
Partie III
Cour canadienne de l'impôt

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1986
En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada

Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1987-III-72
ISBN 0-660-53205-0

au Canada: \$3.00
à l'étranger: \$3.60

Prix sujet à changement sans préavis

**Cour canadienne
de l'impôt**

**Budget
des dépenses
1986-1987**



Plan de dépenses

Partie III

CAI
FN
-E77

Transport Canada



1986-87 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1987-III-48
ISBN 0-660-53206-9

Canada: \$12.00
Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

In 1985-86, the Department implemented a new activity structure and introduced organization changes. This year's Expenditure Plan introduces financial performance information for all activities. The Department will continue to develop and refine this information for future Expenditure Plans.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	1-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	1-9

Section I Program Overview

A.	Plans for 1986-87	
1.	Highlights	1-12
2.	Financial Summary by Activity	1-15
B.	Recent Performance	
1.	Highlights	1-18
2.	Review of Financial Performance	1-24
C.	Background	
1.	Introduction	1-26
2.	Legal Mandate	1-26
3.	Program Objective	1-26
4.	Program Organization for Delivery	1-26
D.	Planning Perspective and Performance Review	
1.	Environment	1-30
2.	Initiatives	1-31
3.	Update on Previously Reported Initiatives	1-34
4.	Program Effectiveness	1-37

Section II Analysis by Activity

A.	Marine Transportation	2-1
B.	Air Transportation	3-1
C.	Surface Transportation	4-1
D.	Departmental Administration	5-1

Section III Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	6-1
2.	Personnel Expenditures	6-2
3.	Capital Expenditures	6-4
4.	Transfer Payments	6-36
B.	Cost Analysis	6-42
C.	Revenue Analysis	6-43
D.	Other Analyses	
1.	Marine Transportation Loans	6-45
2.	Canadian Coast Guard Fleet	6-46
3.	Investment in the Coast Guard Fleet	6-47
4.	Maritime Pollution Claims Fund	6-48
5.	Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations	6-49
6.	Major Federal Airports Revolving Fund	6-51
7.	Summary of Air Transportation Revenues and Recoveries	6-53
8.	Stores Revolving Fund	6-54
9.	Details of Legal Mandate	6-55
10.	Summaries of Funding Through Appropriations Crown Corporations	6-56

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested to spend \$2,457,457,117 to operate the Transport Program during the 1986-87 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional \$86,356,000.

Parliament has previously authorized a total drawdown of \$43,700,000 for the Stores Revolving Fund. Parliament has previously authorized a total drawdown of \$80,000,000 for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Transport		
1 Operating expenditures	678,830	931,579
5 Capital expenditures	828,304	752,515
10 Grants and Contributions	280,402	295,317
15 Payments to Canada Harbour Place Corporation	9,184	60,609
20 Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited	2,116	1,709
25 Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	2,488	3,855
30 Payment to the Canada Ports Corporation	8,867	21,209
35 Payment to the Hamilton Harbour Commission	1,160	2,000
40 Payments to CN Marine Inc.	146,106	132,911
45 Payments to VIA Rail Canada Inc.	500,000	600,700
(S) Minister of Transport --Salary and Motor car allowance	40	42
(S) Stores Revolving Fund	2,600	3,600
(S) Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	-21,134	-94,390
(S) Termination of tolls --Victoria Bridge	2,600	2,500
(S) Contributions to employee benefit plans	102,250	101,286
Budgetary Appropriation not required		
- Payment to Revolving Fund --Capital expenditures	0	7,198
Total Budgetary	2,543,813	2,822,640
Non-Budgetary Appropriations not required		
- Loans to the Canada Ports Corporation	0	1,190
- Loans to the Halifax Port Corporation	0	6,781
Total Non-Budgetary	0	7,971
Total Program	2,543,813	2,830,611

1-4 (Transport)

Extracts from Part II of the Estimates

Vote - Wording and amounts

Vote - Department or agency NO. (dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Transport		
1 Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Transportation Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund.	678,830,000	931,579,000
5 Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	828,304,000	752,515,000
10 Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to sup- plement pension allowances under the Inter- colonial and Prince Edward Island Railway Employee's Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1986 \$50 per month instead of \$20 per month as fixed by the said Act.	280,402,117	295,317,000

Extracts from Part II of the Estimates

Vote - Wording and amounts

Vote - Department or agency No.	(dollars)	1986-87	1985-86
		Main Estimates	Main Estimates
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation in respect of operating and capital expenditures for the construction and operation of a facility at Pier B.C. in Vancouver, B.C. including, a cruise ship terminal, the Canadian Host Pavilion for Expo 86 and other related facilities.	9,184,000	60,609,000
20	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1986.	2,116,000	1,709,000
25	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridge Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	2,488,000	3,855,000
30	Payment to the Canada Ports Corporation for: (a) development of port facilities at the Port of Sept-Îles, Quebec; and (b) construction of a new tug for the Port of Churchill, Manitoba.	8,867,000	21,209,000
35	Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in the cost of construction of the East Port Complex, Hamilton, Ontario.	1,160,000	2,000,000

Extracts from Part II of the Estimates

Vote - Wording and amounts (Cont'd)

Vote - Department or agency No. (dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
40 Payments to CN Marine Inc. pursuant to contracts with Her Majesty; (a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. --The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby --Saint John ferries and terminals, and (b) to pay the cost of rail/water and narrow guage/standard interface, ferries and terminals.	146,106,000	132,911,000
45 Payment to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	500,000,000	600,700,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates						Total	1985-86 Main Estimates
	Authorized person- years	Operating	Capital	Transfer payments	Sub-total	Less: Revenues credited to the vote		
*Marine Transportation	6,213	482,465	347,446	1,019	830,930	8,650	822,280	856,641
**Air Transportation	11,882	955,463	565,051	41,817	1,562,331	871,300	691,031	777,274
***Surface Transportation	222	27,387	2,210	22,953	52,550	-	52,550	1,006,345
****Departmental Administration	3,071	757,912	8,654	217,213	983,779	5,827	977,952	190,351
	21,388	2,223,227	923,361	283,002	3,429,590	885,777	2,543,813	2,830,611
1985-86 Authorized person-years	22,011							

* This activity includes payments to the following Crown Corporations: Canarctic Shipping Company, Limited (\$2,116,000 - Vote 20). The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (\$2,488,000 - Vote 25). Canada Ports Corporation (\$8,867,000 - Vote 30, and the Hamilton Harbour Commission (\$1,160,000 - Vote 35). Further details concerning the operations of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and the Canada Ports Corporation are displayed on the pages following the Transfer Payments Table.

** Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Part of this activity is funded through the use of a Revolving Fund. The Estimates shown on this table include the cash requirements for the Fund over the fiscal year. For information on expenditures and revenues of the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund, refer to the departmental Part III of the Estimates.

*** This activity includes payments to CN Marine Inc. totalling \$146,106,000 (Vote 40) and to VIA Rail Canada Inc. of \$490,400,000 (Vote 45). Although Vote 45 seeks a total authority of \$500,000,000 the remaining \$9,600,000 is for labour assistance payments to railway companies of which VIA Rail Canada Inc. is a qualified recipient. Further details concerning the operation of CN Marine Inc. and VIA Rail Canada Inc. are displayed on the pages following the Transfer Payments Table.

**** Stores Revolving Fund - Part of this activity is financed through a Revolving Fund, and for this particular Fund, net cash Estimates are equal to the anticipated difference between expenditures and revenues. For information on expenditures and revenues of the Stores Revolving fund, refer to the departmental Part III of the Estimates.

The activity also includes payments to Canada Harbour Place Corporation of \$9,184,000 (Vote 15). Further details concerning the operation of Canada Harbour Place Corporation are displayed on the pages following the Transfer Payments Table.

Further details concerning budgetary appropriations for Crown Corporations are displayed in Section III, Supplementary Information, starting on page 6-56.

Extracts from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Departmental Administration			
Budgetary			
Vote 1 - Operating expenditures	101,817,000	114,599,805	106,855,709
Vote 5 - Capital expenditures	18,583,000	23,064,000	14,525,029
Statutory - Minister of Transport - Salary and motor car allowance	40,000	41,682	41,682
Statutory - Contributions to employee benefit plans	7,898,000	9,102,000	9,102,000
Statutory - Stores Revolving Fund	600,000	10,789,350	960,254
	128,938,000	157,596,837	131,484,674
Marine Transportation			
Budgetary			
Vote 10 - Operating expenditures	432,570,000	434,149,675	409,296,897
Vote 15 - Capital expenditures	435,257,000	365,630,705	313,249,330
Vote 16b - Payment to Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	6,514,000	6,513,995
Vote 17b - Payment to Windsor Harbour Commission	-	515,000	515,000
Vote 20 - Payment to Atlantic Pilotage Authority	386,000	386,000	90,403
Vote 25 - Payment to Canarctic Shipping Co. Ltd.	3,303,000	3,303,000	2,590,806
Vote 30 - Payment to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	4,387,000	4,387,000	4,387,000
Vote 35 - Payment to Canada Ports Corp.	32,219,000	37,555,928	35,167,070
Vote 36c - Payment to Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	1	-
Vote 37c - Payment to Great Lakes Pilotage Authority	-	432,000	263,064
Vote 40 - Payment to St. Lawrence Seaway Authority	3,000,000	3,000,000	3,000,000

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Vote 45 - Payment to Hamilton Harbour Commission	2,130,000	3,049,000	3,048,733
Vote 46c - Payment to Laurentian Pilotage Authority	-	1,400,000	1,370,672
Vote 50 - Payment to Northern Transportation Co., Ltd.	1,200,000	1,200,000	-
Vote 55 - Payment to Laurentian Pilotage Authority	106,000	106,000	106,000
Statutory - Contributions to employee benefit plans	27,862,000	32,108,000	32,108,000
Statutory - Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	7,251	7,251
	942,420,000	893,743,560	811,714,221
Non-Budgetary			
L60 - Loans to Canada Ports Corporation	4,190,000	4,190,000	2,569,795
Statutory - St. Lawrence Seaway Authority	-	10,000,000	-
Statutory - Canada Ports Corporation	-	10,000,000	-
	4,190,000	24,190,000	2,569,795
	946,610,000	917,933,560	814,284,016
Air Transportation			
Budgetary			
Vote 65 - Operating expenditures	344,878,000	330,282,279	304,377,966
Vote 70 - Capital expenditures	372,652,000	372,652,000	331,135,945
Vote 75 - Grants listed in Estimates and Contributions	48,063,000	57,825,500	43,813,360
Vote 80 - Payment to Airports Revolving Fund	121,732,000	121,732,000	36,878,645
Statutory - Contributions to employee benefit plans	50,896,000	58,652,000	58,652,000
Statutory - Refunds of amounts credited to revenue in previous years	-	50,148	50,148
Statutory - Self Supporting Airports Revolving Fund	10,253,000	50,937,100	18,860,244
	954,474,000	992,131,027	793,768,308

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Surface Transportation			
Budgetary			
Vote 85 - Operating expenditures	27,386,000	30,720,531	27,150,601
Vote 90 - Grants listed in Estimates and Contributions	310,877,000	458,555,364	395,016,418
Vote 95 - Payments to CN Marine and CNR	164,707,000	164,707,000	164,707,000
Vote 100 - Payments to VIA Rail Canada	679,400,000	600,100,000	537,516,231
Vote 105 - Payments to CNR and CN Marine	2,000,000	2,000,000	1,445,816
Vote 110 - Payments to CNR	2,000,000	9,200,000	8,263,040
Statutory - Termination of tolls - Victoria Bridge	2,390,000	2,586,467	2,586,467
Statutory - Contributions to employee benefit plans	1,498,000	1,727,000	1,727,000
Statutory - Western Grain Transportation Act	-	35,006,890	29,335,702
	<u>1,190,258,000</u>	<u>1,304,603,252</u>	<u>1,167,748,275</u>
Non-Budgetary			
L115 - Shares in capital stock of CNR	13,226,000	13,226,000	6,100,000
	<u>13,226,000</u>	<u>13,226,000</u>	<u>6,100,000</u>
	<u>1,203,484,000</u>	<u>1,317,829,252</u>	<u>1,173,484,275</u>
Total Program	<u>3,233,506,000</u>	<u>3,385,490,676</u>	<u>2,913,385,273</u>

The transfer of program responsibility for Canada Harbour Place Corporation from Public Works Canada - \$2,900,000 in July, 1984 - was not reflected in Transport Canada Public Accounts.

Note: Public Accounts information in other sections of this program expenditure plan have been restated for comparative analysis purposes to reflect the recently revised activity and organization structures.

Section I

Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

In July 1985 the Minister of Transport released a position paper entitled "Freedom To Move - A Framework for Transportation Reform". This paper outlined revisions to Canada's transportation policy and is an integral part of measures to encourage economic growth. Introduction of the legislative proposals stemming from "Freedom to Move" will take place in 1986.

Transport Canada will make additional contributions of \$200 million to the Government's deficit reduction program in 1986-87. These contributions were identified in the May 1985 Budget and build upon the measures taken in the November 1984 Economic Statement. One hundred million dollars relates to streamlined departmental operations and \$100 million to reduced subsidies for VIA Rail. In addition, the Department is embarking on a program to rationalize the organizational structure, centralize the provision of support services, reduce overhead costs and improve the level of cost recovery. This will be done without reducing service to Canadians while maintaining a strong emphasis on ensuring the safety and security of our transportation system.

For 1986-87, the Department received Treasury Board approval for a revised program/activity structure to streamline the management of the department and to facilitate resourcing decisions.

During this Estimates year, Transport Canada has established the following corporate priorities:

Economic Regulatory Reform:

- to create a climate for private sector growth and investments and increase the competitiveness and lower the unit costs of transportation industries by reducing the regulatory burden, relying more on market forces, as well as more intra-modal and inter-modal competition.

Safety:

- to continue the enhancement of safety within all elements of the national transportation system.

Departmental Restructuring:

- to review the Department's operations with a view to streamlining activities and rationalizing the Department in terms of resources.

Efficiency and Effectiveness:

- to ensure that the level and quality of service is appropriate and improve service efficiency by providing the same output with fewer resources.

The following are major highlights, by Activity, of how these corporate priorities will be implemented across the Department:

Marine Transportation:

- to introduce legislation which will promote "Freedom to Move" under the Government's economic regulatory reform. This involves amendments to the Canada Shipping Act to replace Part XV (Coasting Trade) which will extend jurisdiction to the offshore. Amendments to the National Transportation Act will streamline regulation of Marine freight transportation in the North. Replacement of the Shipping Conferences Exemption Act, 1979, which expires in March 1986, will address the problems which have been identified with the current legislation;
- to continue development work towards the eventual construction of a Polar 8 Icebreaker, as announced by the government on 10 September 1985. The Polar 8 mission profile, in addition to all the Coast Guard missions, will emphasize sovereignty and science and will provide particular support to DND's Arctic missions; and
- to complete construction and introduce into service five new Coast Guard NAVAID tenders, Class 1050 and 1100 in the Newfoundland, Maritimes, Quebec and Western Regions (see page 2-11).

Air Transportation:

- to continue to improve airport security procedures and facilities in response to perceived threats to the safety and security of aircraft and air travellers from acts of sabotage and terrorism. Revised operating procedures are being implemented in conjunction with new security equipment to screen air cargo and passenger baggage more effectively;
- to encourage the growth of new and innovative air services in all regions of Canada through the introduction of legislation stemming from "Freedom to Move" which will reduce entry, equipment and fare restrictions;

- to review the procedures for the initial operational certification of air carriers to ensure a meaningful and effective safety test as part of the "fit, willing and able" requirements outlined in "Freedom to Move (see page 1-31);
- to prepare options for the development of a new management structure for the federal airports system in Canada, providing for a self-sustaining system incorporating the principle of cross-subsidization of smaller airports which will allow the independent operation of local airports (see page 1-31);
- to enhance aviation safety through improved surveillance of regulatory conformance, wider ranging control of the airworthiness of air vehicles, and a greater public emphasis on the personal responsibilities associated with aviation safety; and
- to continue the implementation of the Radar Modernization Project (RAMP). This project will take approximately eight more years to complete at a total estimated cost of \$812 million. The forecast expenditures to the end of fiscal year 1985-86 are \$111 million with planned spending of \$171 million in 1986-87 (see page 3-20);

Surface Transportation:

- to continue implementation of a comprehensive program of inspection, training and emergency response information in support of the Transport of Dangerous Goods Act; (see page 4-14) and
- to contribute to reduced roadway casualties, reduced health impairment and reduced fuel consumption through cooperative federal-provincial efforts to improve and enforce motor vehicle safety standards (see page 4-7).

Departmental Administration:

- to develop the legislative proposals arising from "Freedom to Move", in order to encourage the growth of a competitive transportation system serving all regions of Canada;
- to improve the safe, efficient and competitive operation of the rail freight system throughout the country through revisions to railway transportation policies, regulations and selective financial assistance;
- to work with provinces and territories to develop and implement Phase I of regulatory reform in the trucking industry, as agreed to, to reduce or remove unnecessary motor carrier regulations in a uniform manner, and to develop a national trucking safety code;

- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger and ferry service programs, as well as the level of service, through the introduction of a National Rail Passenger Act and the Marine Atlantic Act, effective capital acquisition programs, and reduced per-unit operating subsidies;
- to oversee the completion and operation of the Canada Pavilion at EXPO 86 as a showcase of Canada's accomplishments in transportation and communications, and to coordinate the other aspects of federal participation in EXPO 86 including Federal Presence activities, a National Awareness Program, and augmented essential services;
- to convert the Canada Pavilion into a Trade and Convention Centre, at the end of EXPO 86, as a permanent legacy to the people of British Columbia, and to review requirements for continuing federal involvement in the operations of Canada Place; and
- to implement substantive marine, air and highways elements of the Canada - Quebec ERDA sub-agreement, totalling \$170 million over five years and \$28 million in 1986-87. Projects include research and development, urban transportation improvements, wharf improvements on the Lower North Shore, upgrading of airports facilities and equipment and a number of highway extensions and improvements.

2. Financial Summary by Activity

Figure 1-1: Net Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast ¹ 1985-86	Change	For Details See Page
Budgetary				
Marine Transportation ²	822,280	764,487	57,793	2-2
Air Transportation	691,031	698,873	(7,842)	3-2
Surface Transportation	52,550	37,687	14,863	4-2
Departmental Administration ³	977,952	1,236,844	(258,892)	5-2
	2,543,813	2,737,891	(194,078)	
Non-Budgetary				
Canada Ports Corporation	-	6,781	(6,781)	2-2
	2,543,813	2,744,672	(200,859)	
Departmental Operations Authorized Person-Years	21,388	22,222	(834)	

1. The 1985-86 forecast is based on information available to management at 31 October 1985.

2. Includes budgetary appropriations for Canada Ports Corporation, Canarctic Shipping Co. Ltd, Hamilton Harbour Commission, and the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. See page 2-1.

3. Includes budgetary appropriations for Via Rail, CN Marine, Canada Harbour Place Corp. See page 5-2.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are \$200.9 million or 7.3% lower than the 1985-86 forecast expenditures. The decrease is a result of the following major factors:

\$ Million

Budgetary - Departmental Operations:

- Marine - net increased capital funding (\$48.9 M) due to delays in 1985-86 construction schedule and/or new project starts; net operating increases (\$12.2 M) 61.1
- Air - increased capital investments for RAMP, airport facilities, navigation and security equipment (\$107 M); increased volume, rate and tax revenues as offsets (\$124 M); net increase in operating expenditures (\$9 M) (8.0)
- Surface - increase in Regina Railway Relocation project (\$13.6 M); decrease for grade separation projects (\$2.3); increased operating requirements for Dangerous Goods professional service contracts (\$4.5 M); offset by minor decreases (\$0.5 M) 15.3
- Departmental Administration - decreased capital requirements for Coast Guard College (\$3.4 M); deficit reduction commitment (\$78.2 M); completion of Highway Strengthening Programs (\$19.4 M) and Hopper Car Program (\$39.0 M) (140.0)

Budgetary - Crown Corporations:

- Marine - reduced requirement for Canada Ports Corporation as projects were completed in 1985-86 (5.9)
- Departmental Administration - increased payments to CN Marine (\$43.4 M); reduced VIA Rail reference levels (\$100.0 M); decreased requirements for Canada Harbour Place Corporation (\$46.4 M) (103.0)

Non-Budgetary - Crown Corporations:

- Marine - no requirement for loan funding in 1986-87 (6.8)

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast is \$85.9 million or 3.0% lower than 1985-86 Main Estimates of \$2,830.6 million. This difference is explained by the following major items:

\$ Million

Marine - reductions in capital (\$41.7 M) due to construction delays; deficit reduction and restraint measures (\$18.4 M); minor items, net decrease (\$1.4 M) (61.5)

Air - reductions in operating expenditures (\$8.0 M) due to restraint measures; reduction in capital due to construction delays and project deferrals (\$33.0 M); net revenue decrease of \$4.0 M (45.0)

Surface - increase in O&M for professional services (\$2.5 M) and Grade Separation special capital projects (\$2.3 M); and a decrease in Regina Railway Relocation (\$5.6 M) (0.8)

Departmental Administration - increased payments for purchase of hopper cars (\$39.0 M) and Highways Strengthening Projects under various established programs ((\$13.3 M); decreased payments to CN Marine (\$30.1 M) 22.2

B. Recent Performance

1. Highlights

Performance during 1984-85:

Marine Transportation:

- investment in Marine capital infrastructure and equipment amounted to \$313 million;
- completion of a Marine Emergency Duties (MED) training centre in Newfoundland, which is operated by the Province to provide training in lifesaving, fire fighting and survival; and
- acquisition and reconfiguration of an existing offshore supply vessel as a replacement for the CCGS Daring.

Air Transportation:

- the Canadian Aviation Safety Board was established operationally;
- amendments to the Aeronautics Act Parts I and III were introduced in Parliament on March 28, 1985 and given Royal Assent on June 28, 1985. These amendments, developed to implement recommendations of the Commission of Inquiry on Aviation Safety, provide necessary statutory authority to enact new and revised regulations for aviation safety, make provision for administrative penalties and the establishment of the Civil Aviation Tribunal; and
- investment in Air capital infrastructure and equipment amounted to \$460 million.

Surface Transportation:

- new motor vehicle safety standards were developed for, among others, child seating, more effective rearbrake lights, and aerodynamic headlights for fuel economy purposes; and
- first regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act were promulgated, covering placarding, labelling and training.

Departmental Administration:

- under the augmented transportation R&D program for the handicapped, projects were initiated to provide equity of access at airports, in urban transit and in rural areas. Several of these projects advanced to the demonstration or implementation stage;
- a memorandum of understanding was signed in February 1985, between federal and provincial ministers to substantially reform economic and administrative regulation of the trucking industry;
- work began on preparing legislation establishing VIA Rail Canada and CN Marine Inc. as separate Crown Corporations reporting directly to the Minister of Transport, as well as making a number of adjustments to the East Coast ferry services and fares;
- the Rail Passenger Action Force carried out a review of VIA leading to reintroduction of a number of passenger services, a reorganization of corporate structure and a commitment to re-equip transcontinental trains with new locomotives and cars; funding restrictions were imposed to reduce government payments for rail passenger services from \$600 million in 1985-86 to \$400 million in 1989-90;
- federal government support for improved surface transportation systems continued under the Primary Highway Strengthening/ Improvement and Transportation Subsidiary Agreements (ERDA's) (\$25.8 million, \$37.4 million and \$7.3 million for provincial highways, secondary roads and access roads respectively); and
- the Prairie Branchline Rehabilitation Program allocated \$132.9 million in 1984-85. The program (\$571.4 million over six years) includes a \$51.3 System Improvement Reserve to support rail and non-rail improvements to the grain transportation system.

Performance during 1985-86:

Marine Transportation:

- steps were taken to improve marine safety through the Canada Shipping Act Amendments currently before parliament which update legislation relating to Pollution Prevention, Compensation for Oil Pollution Damage, Training of Seafarers and Vessel Traffic Services and allow for the introduction of charges for certain Coast Guard services, such as Aids to Navigation, Icebreaking and Dredging and the development of the associated cost recovery policy;
- a return to the Crown of \$27.0 million was realized through the privatization of the Northern Transportation Company Ltd.;
- the Coast Guard has provided assistance to the Air India Flight 182 incident investigation since 27 June 1985. The mapping and photographing phase was completed at the end of September. The recovery phase commenced 8 October 1985, utilizing two vessels, the CCGS JOHN CABOT and the Canadian registered, American hired offshore supply vessel KRUEZTUM and was completed 31 October. To complete the recovery phase and Coast Guard support to the investigation, the CCGS JOHN CABOT engaged in the recovery of ten small pieces specially designated for recovery by the Indian and Canadian investigators. Coast Guard participation at the crash site was completed by mid-December;
- the Minister announced the signing of an agreement between the department and six major Canadian oil companies on November 14, 1985 with respect to a Joint Oil Spill Response Plan. This agreement is the first of its kind in the world and combines government and industry management to respond to a major oil pollution incident;
- investment in Marine capital infrastructure and equipment are forecast to amount to \$299 million; and
- under the Fleet Replacement Program, four new vessels were introduced into service in the Newfoundland, Central and Western Regions.

Air Transportation:

- on October 3, 1985, the Minister of Transport announced the establishment of a government/industry/community task force with a mandate to review the management structure of Canada's federal airports and to make recommendations on possible improvements. The Airports Task Force is expected to present its final report by April 1986;

- regulatory reform initiatives outlined in the position paper "Freedom to Move", have encouraged: increased competition; new services and lower airfares for domestic air services; simplified approvals for some new transborder air routes; and some relaxation of regulation for certain international air services;
- to emphasize its focus on air safety and to streamline the management structure at airports, Transport Canada established two distinct organizations in October 1985. These two new groups founded basically from the Canadian Air Transportation Administration, are the Aviation Group and the Airports Authority Group. The purpose of this re-organization was to separate the commercial activity of the Airports System from the Department's aviation safety and regulation functions so as to strengthen each group's mandate and to come in line with Government policy to consider a new and more effective management structure for airports;
- the Department expanded and reinforced airport security procedures and systems to counter the growing threat to world civil aviation by terrorist groups; and
- investment in aviation and airports related capital infrastructure and equipment are forecast to amount to \$458 million.

Surface Transportation:

- the coming into effect of Regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act and the commencement of the compliance program. These Regulations deal with the classification and listing of dangerous goods, the documentation of consignments of dangerous goods, the use of safety markings such as labels and placards, safety requirements to be followed by shippers and carriers of dangerous goods, notification of public authorities in the event of accidents and the training of employees; and
- new motor vehicle safety standards were developed for improved child restraint systems, daytime running lights, truck and bus braking systems, school buses, identification of controls, and control over importation of used truck tires for recapping purposes, and new exhaust emission standards were developed for heavy duty motor vehicles and motorcycles.

Departmental Administration:

- following release of the "Freedom to Move" position paper, extensive consultations were held with shippers, carriers, travellers, labour, and other interested parties to obtain comments and suggestions with respect to the proposals;

- implementation of a program for the transportation of the disabled, including acquisition of specially equipped vehicles for small urban or rural communities, demonstration of volunteer-based mobility concepts to develop less costly ways of transporting the disabled, and cost sharing the design and construction of the Mach II accessible intercity bus for demonstration at Expo 86 and across Canada;
- CN Marine was established as a separate Crown Corporation, and the following activities took place:
 - new contract agreement between Transport Canada and CN Marine (Bi-partite agreement);
 - construction of a new vessel for Newfoundland-Labrador coastal services;
 - implementation of a new ferry service for Newfoundland (Jackson's Arm to Harbour Deep).
- the Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act received First Reading on December 5, 1985. This legislation is designed to establish CN Marine as a separate Crown corporation under the name Marine Atlantic Inc. early in 1986.
- the Federal government and VIA Rail Canada accomplished the following for rail passenger travel:
 - preparation of new rail passenger legislation;
 - several previously-cancelled services were reinstated in June 1985 ("Atlantic", "Supercontinental", "Canadian", Montreal-Mont-Joli, Montreal-Sherbrooke and Toronto-Havelock);
 - twenty F-40 ph-2 locomotives costing \$50 million were ordered for VIA's transcontinental routes;
 - opening of the first of VIA's maintenance centres, a \$100 million facility in the Mimico district in Toronto.
- projects in the first year of the five year \$170 million Canada
 - Quebec ERDA sub-agreement on transportation were commenced, including work on Gare du Palais and research and development projects;

- amendments to the Western Grain Transportation Act came into effect on August 1, 1985. These amendments provided for: a freight rate ceiling for producers that will not exceed the 1984-85 rate level in 1985-86 and 1986-87 crop years; the removal of the 31.5 million tonne volume cap and the introduction of a "tally adjustment" mechanism; an increase in producers representation on the Senior Grain Transportation Committee including for the first time British Columbia producers; the railways to make public the annual statements of their general investment plans for grain transportation; and the government's commitment to branch line rehabilitation to be enshrined in the Western Grain Transportation Act;
- Canada Harbour Place Corporation completed construction of the Canada Place structure and the Canada Pavilion for EXPO 86 on time and within budget;
- the EXPO 86 Federal Co-ordination Secretariat implemented a national awareness program of Canadian achievements in transportation and communications linked to EXPO 86;
- the Minister of Transport received the McDonough report into alternative options for rail branchlines affected by abandonment;
- expenditures for the Prairie Branchline Rehabilitation Program in 1985-86 are forecast at \$97.8 million;
- implementation of various aspects of Canada-Manitoba ERDA sub-agreements - 21 out of 23 projects including the Churchill tug, airports improvements, work on the Winnipeg railway station and boxcar rehabilitation are underway; and
- work was begun with the provinces and territories to develop a national trucking safety code.

2. Review of Financial Performance

Figure 1-2: 1984-85 Financial Performance (\$'000)

	1984-85			
	Actual1	Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Marine Transportation2	789,563	919,384	(129,821)	2-5
Air Transportation	761,319	922,025	(160,706)	3-5
Surface Transportation	42,148	37,537	4,611	4-5
Departmental Administration3	1,311,685	1,337,144	(25,459)	5-5
	2,904,715	3,216,090	(311,375)	
Non-Budgetary				
Canada Ports Corporation	2,570	4,190	(1,620)	2-5
Canadian National Railway Co.	6,100	13,226	(7,126)	5-5
	8,670	17,416	(8,746)	
Total Program	2,913,385	3,233,506	(320,121)	
Authorized Person-Years	22,300	22,164	136	

¹ excludes expenditures resulting from the transfer of program responsibility in July 1984, for Canada Harbour Place Corporation from Public Works Canada - \$2,900,000. See footnotes on page 1 - 11 "Extract from Volume II of the Public Accounts".

² Includes budgetary appropriations for Canada Ports, Jacques Cartier and Champlain Bridges, St. Lawrence Seaway and Pilotage Services. See page 2-5.

³ Includes budgetary appropriations for VIA Rail and CN Marine. See page 5-5.

Explanation of change: The authorized person-years and level of spending were increased to 22,211 PYs and \$3,385.5 million through Supplementary Estimates, mainly in response to the government's economic initiative of accelerating or advancing some capital projects. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in the "Extracts from Volume II of the Public Accounts", page 1-9. The large surplus is attributed to the following major factors:

Budgetary - Departmental Operations:

\$ Million

- Marine - scheduled vessel construction severely delayed by strikes and competitive bidding reduced total estimated costs (\$109.2M); operating efficiencies (\$22.4M); lower than anticipated payments to Canarctic and NTCL (\$1.9M) (133.5)
- Air - decreased operating requirements due to restraint measures on discretionary spending (\$54.0 M); decreased capital requirements due to delivery delays (\$31.0 M); construction delays (\$19.0 M); project deferrals (\$16.0 M) and favourable tenders (\$7.0 M); increased revenue (\$30.0 M) (157.0)
- Surface - delays in payments for railway relocation and crossing projects and increased payments for Urban Transportation Assistance Program (net \$ 2.2 M increase); implementation of Rail Passenger Action Force and Crow Task Force plus miscellaneous minor increases (\$2.5 M) 4.7
- Departmental Administration - increased payments for : Branch Line Rehabilitation and Hopper cars programs (\$78.7 M); Western Grain Transportation Act (\$29.3 M); and Newfoundland Railway Containerization Program (\$5.7 M); net increase for other minor items (\$8.3 M); and decreases in capital requirements (\$5.6 M) 116.4

Budgetary - Crown Corporations:

- Marine - increased requirements for Ports Canada to regain lost construction schedules (\$2.4M) and for Pilotage Authorities (\$0.5M) to cover operating losses in 1984 2.9
- Departmental Administration - late approvals and delays in implementing VIA capital projects, plus application of accumulated working capital and reduced operating losses (141.9)

Non-Budgetary - Crown Corporations:

- Marine - increased Canada Ports Corporation working capital required less loan funding (1.6)
- Departmental Administration - decrease in funds provided for purchase of shares in CN to assist CN Marine in financing fixed asset acquisitions (7.1)

C. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the British North America Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

2. Legal Mandate

The principal Acts governing the Transport Program activities are the British North America Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A further listing of Acts additional to these principal Acts, may be found on page 6-55.

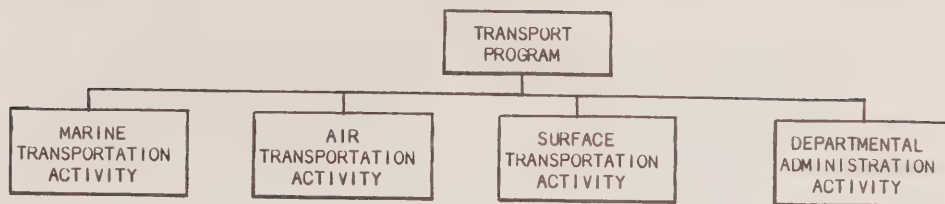
3. Program Objective

The Transport program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure which was approved on September 5, 1985, and comes into effect on April 1, 1986, is displayed in Figure 1-3 below. It is used to present the expenditure plan for 1986-87 as well as the forecast expenditures for 1985-86 and the actual expenditures for 1984-85. For 1986-87, Section II maintains the same level of detail as in previous Part III's. However, recent re-alignments of responsibilities have taken place at the sub-activity level, or lower. Where this is the case, reporting data across three years have been restated for purposes of comparison. Certain of these re-alignments may result in anomalies with respect to currently stated Activity descriptions which are being revised and will be reflected in 1987-88 Estimates.

Figure 1-3: Activity Structure



Organization Structure: To meet the program objective, Transport Canada's organization includes a headquarters and four operating groups - Marine, Aviation, Airports and Surface transportation activities - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within departmental framework while others, such as Air Canada and Canadian National, are totally independent but report through the Minister to Parliament. Three Agencies, the Canadian Aviation Safety Board, the Grain Transportation Agency and the Northern Pipeline Agency and the Canadian Transport Commission also report through or to the Minister of Transport.

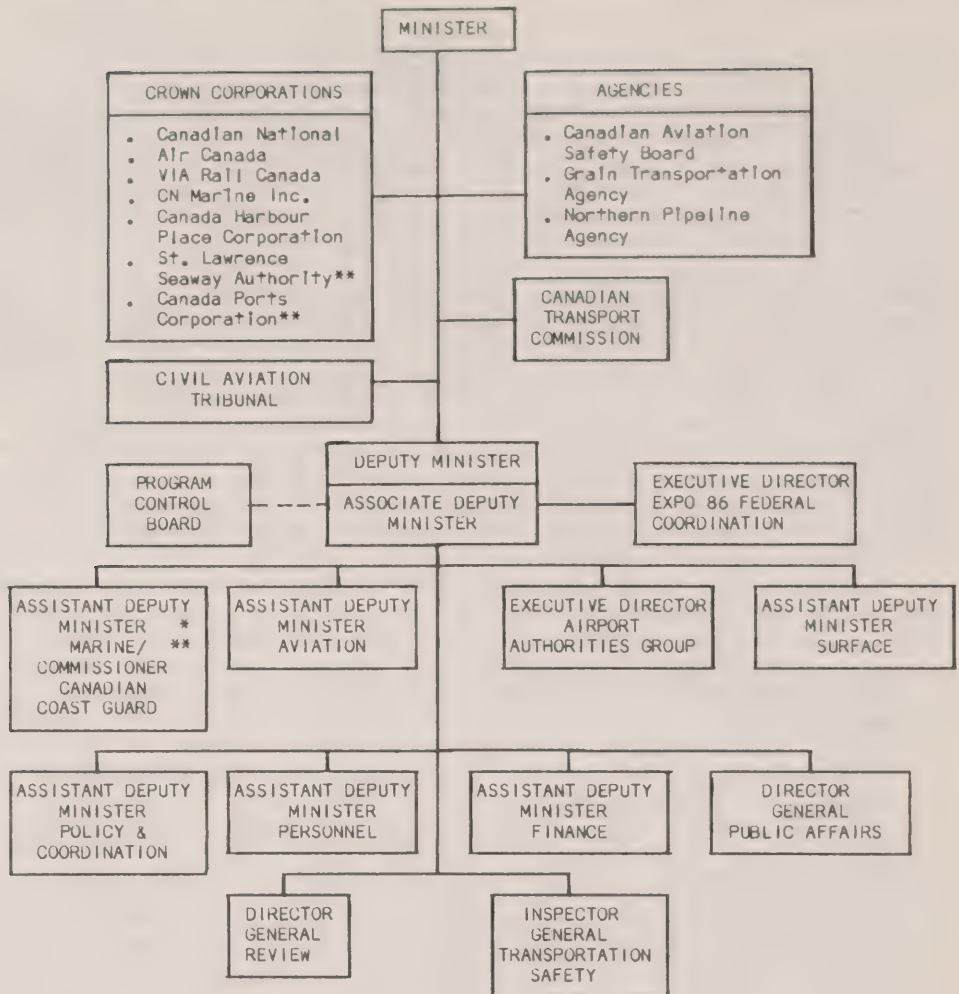
The Department is managed centrally in terms of long-term planning, inter-modal policy and inter-activity resource allocation. Certain inter-modal functions such as personnel, finance, specialist training and operation of Departmental Stores are also managed centrally. However, the line operations of the Department are carried out through its regional offices.

A major change this year in the management of the Department was the establishment of a Program Control Board. Chaired by the Associate Deputy Minister, this Committee is responsible for the review of, and recommendation on, all policies, plans and program proposals with financial and person-year resource implications. The establishment of the Program Control Board enables the Minister and Department to exercise a greater degree of control over program funding and to commit to achieve predetermined resource reduction targets which provide a substantial contribution to government deficit reduction objectives.

Furthermore, effective October 15, 1985, Transport Canada established two distinct organizations to emphasize its focus on air safety and to streamline the management structure of airports.

Figure 1-4 provides an overview of the organizational entities which comprise the total Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, comprising the organization structure denoted as starting with the Deputy Minister, but including certain budgetary funding for the following Crown Corporations - Canada Harbour Place Corporation, Canada Ports Corporation, CN Marine Inc., St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.) and Via Rail Canada.

Figure 1-4: Organization Structure



*Includes responsibility for the four Pilotage Authorities, Canartic Shipping Co., Harbour Commissions.

**These Crown corporations report to the Minister through the ADM Marine for budgetary funding purposes.

Figure 1-5 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-5: Distribution of Resources by Activity/Organization (Budgetary) (\$000)

	Marine	Air	Surface	Departmental Administration	1986-87 Estimates
Minister's Offices/Deputy Minister ¹				23,218	23,218
ADM Planning & Co-ordination ²				255,085	255,085
ADM Personnel				62,776	62,776
ADM Finance				59,795	59,795
ADM Marine/ Commissioner Canadian Coast Guard ³	810,925				810,925
ADM Aviation		660,601			660,601
Executive Director, Airports Authority		30,430			30,430
ADM Surface			52,550		52,550
Crown Corporations					
- CN Marine				146,106	146,106
- Via Rail Canada				500,000	500,000
- Canada Harbour Place Corp.				9,184	9,184
- Canada Ports Corporation	8,867				8,867
- St. Lawrence Seaway Auth'y	2,488				2,488
Deficit Reduction				(78,212)	(78,212)
	822,280	691,031	52,550	977,952	2,543,813

1. Includes Offices of Associate Deputy Minister, Public Affairs, Legal Counsel, Review, Expo 86 Secretariat, Transportation Safety, Program Control Board and responsibility for budgetary funding aspects of Canada Harbour Place Corporation.

2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Canada Harbour Place Corporation. Appropriations are listed separately below.

3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Canada Ports Corporation and St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges). Appropriations are listed below.

D. Planning Perspective and Performance Review

1. Environment

Government Priorities: Following are broad government objectives, extracted from the May, 1985, Budget, in the context of which Transport Canada must examine its specific environment:

- The government will rely principally on the private sector for growth and job creation. It will adopt policies that foster higher investment, greater innovation, increased international competitiveness and a positive climate for new enterprise.
- The federal deficit has become a burden on the nation with adverse consequences for private sector investment. The government is committed to fiscal restraint and to restructuring the tax system. Significant expenditure reductions and cost recoveries have been identified, and the government will be examining further economies in the future.
- The role of government will be redefined to provide a better framework for private sector competition and growth and to remove obstacles to change and innovation. In this new role, programs will have to be designed and delivered even more effectively and efficiently. The number of public servants will be reduced by 1% to 2% a year for the next five years.

Demand for Transportation: After slower economic growth in recent years and some important structural changes in the economy, the outlook for the demand for transportation services over the next decade is favourable. Average annual economic growth to 1995 of 2.5% is expected, with increased domestic demand. Higher growth in goods-producing industries, continued low inflation rates and stable fuel prices are factors favourable to the transport sector, offsetting smaller population increases, slower growth in real personal disposable income and greater competition in markets for Canadian raw materials.

Freight transportation to 1995 is expected to grow at an average annual rate of 2.4% (1983 base year) with rail, marine and truck sharing growth almost equally. As for passenger transportation, average annual growth for 1985-95 is forecast to be in the neighbourhood of 3.5%, with auto and air slightly higher; but passenger rail and bus traffic is forecast to grow at only 1.8% and 1.5% annually.

Structure of the Industry: Since the National Transportation Act of 1967, much has changed in the structure of the transportation industries. The industry has matured. Trucking has flourished while railways have become more specialized carriers with much of their traffic in bulk commodities. Air traffic has tripled, and a much wider diversity of air services is now offered. Transportation services utilizing more than one mode (multi-modal) have grown in importance, while shippers' needs have become more varied.

Proportionally fewer Canadians are travelling by train and bus and the automobile continues its dominance. A movement to deregulation has occurred in the United States, Canada's major trading partner. Greatly increased domestic and international competition has become a fact of life for Canadian producers and manufacturers.

2. Initiatives

Marine Transportation

Legislation: Several acts relating to the Marine activity require amendments in order to incorporate the department's "Freedom to Move" policy initiative. Marine safety improvements will be enacted through the passage of amendments to the Canada Shipping Act introduced in Parliament in 1985. In addition, the Marine activity is committed to the application of the multi-year expenditure reduction strategy and plan, combined with the introduction of charges for certain Coast Guard Services, such as Aids to Navigation, Icebreaking and Dredging, through the provision of enabling legislation under the Canada Shipping Act.

Air Transportation

Airports Task Force: An Advisory Committee chaired by the Associate Deputy Minister of Transport and a task force have been formed within the department to report by April 1986 on options for a new management structure for airports in Canada. As of October 15, 1985, the Airports organization in Transport reports to the Executive Director, Airports who reports directly to the Deputy Minister. The Task Force is preparing options to provide for a self sustaining airport system incorporating the principles of cross-subsidization of smaller airports which will allow for the independent operation of local airports. The separation of the commercial activity of the airports system from the Department's aviation safety and regulation functions is intended to strengthen each group's mandate.

Freedom to Move: Highlights of the air transportation aspects of the government's agenda for the reform of the existing transportation legislation and regulation include:

- entry to any class of domestic commercial air service for air carriers, to be permitted on proof that the carrier is "fit, willing and able" including a meaningful safety test;
- exemption from regulation for air carriers in deciding routes and schedules;
- no ongoing regulation of domestic tariffs except to review cases of excessive increases;

- provision for the maintenance of air services deemed essential to the public interest; and
- some degree of reduction in regulation on international routes through bilateral negotiations.

Civil Aviation Security: Action will be taken to improve Canadian aviation and airport security commensurate with perceived threats.

New initiatives to be undertaken include security programs and research and development. Those already commenced, such as the purchase of x-ray and explosive detection equipment, will continue throughout the 1986-87 period as well as efforts to improve awareness and attitude of passengers and industry personnel towards security. Inspection and monitoring standards, law enforcement response, and dissemination of aviation security information will be improved in 1986-87.

Surface Transportation

Grade Separation and Level Crossing Programs: Cabinet approval was obtained for funding of priority grade separations and level crossing safety initiatives.

Departmental Administration

Transportation of the Disabled: New funding of \$2 million annually has been approved and major expenditures are expected to relate to the acquisition of vehicles for the transportation of the disabled in small urban and rural communities, studies of special needs, demonstration projects, data collection and information dissemination, and development of new technology to improve accessibility.

Economic Regulatory Reform: The main initiative will be to put into effect economic regulatory reforms proposed in the position paper "Freedom to Move". The reforms will focus on government plans to facilitate and encourage competition and market forces. Where possible, the burden of regulation will be reduced. Regulatory reform will increase competitiveness and lower unit costs in transportation industries, creating a climate for private sector growth and investment.

Initiatives for economic regulatory reform include preparation of legislation and amendments to the National Transportation Act. In addition, plans for monitoring and evaluating the effects of reform will be developed and implemented.

Deficit Reduction: Following the November 1984 expenditure reductions, a second additional phase of expenditure reduction targets was included in the May 1985 Budget. The Transport Canada reductions will save the government \$200M in 1986-87. This significant contribution by Transport Canada will be accomplished through a combination of greater efficiency, streamlining and system rationalization.

Trucking Regulatory Reform: Revisions to the Motor Vehicle Transportation Act (MVTA) to reflect the agreement signed by the federal and provincial Ministers of Transport on February 27, 1985. The agreement calls for a reduction in the regulatory burden, ease of entry and administrative streamlining. The Government will also work to develop a national trucking safety code.

VIA Rail Canada Inc.:

- introduction of legislation to provide an appropriate and effective framework for the delivery of Canadian rail passenger services, and assist the Comptroller General's Office in the implementation of a more efficient drawdown system;
- transfer of CN functions, and employees to VIA in order to increase VIA's control over its operations and expenses; and
- the beginning of a full-scale modernization program for VIA's transcontinental train fleet, marked by the receipt of 20 new diesel locomotives, 10 additional locomotives will be tendered in 1986; and, negotiating with Transconsortium for the purchase of 100-150 new bi-level passenger cars, delivery to start in 1988.

EXPO 86: The Canada Harbour Place Corporation will complete and operate the Canada Pavilion at EXPO 86 as a showcase of Canada's accomplishments in transportation and communications and as a venue to host Canada's official guests from the world's governmental, business, academic, and artistic communities.

CN Marine Inc.:

- the continued improvement of the Gulf and Coastal services by the acquisition of new vessels and the transition to the new reporting relationship of CN Marine occasioned by Part XII of the Financial Administration Act will be the major initiatives for 1986-87. In addition, Transport Canada will assist the Comptroller General's office in the implementation of a more efficient drawdown system;
- implementation of changes arising from the new corporate status of Marine Atlantic Inc. and from compliance with the provisions of the Financial Administration Act;
- continuing efforts to reduce subsidy per passenger and vehicle mile in all services.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Marine Transportation

Study on Marine Casualty Investigations in Canada: As part of the implementation of recommendations of this study, the Marine Casualty Investigation function has been transferred to the Departmental Administration activity under the Inspector General, Transportation Safety.

Fleet Capital Investment Plan (FCIP), Major Crown Project: The initial Fleet acquisition project, which listed for 1983-84 the planned construction start of five vessels, at a total estimated cost of \$242.3 million was significantly expanded with the introduction of a special capital program in the spring of 1983. The program increased vessel construction to eleven ships plus three modernization projects at a total estimated cost of \$700 million.

Partly due to a highly competitive market situation, the cost of the vessel acquisition program has fallen to about \$600 million. In addition, this project has been severely delayed by strikes and by the financial failure of one of the shipyards. This has resulted in the delivery of two type 1100 NAVAID Tenders being delayed until 1986.

Local Ports Corporations: Following proclamation in February 1983 of the Canada Ports Corporation Act, the corporate Board has continued towards its objective of greater port autonomy. At the present time, six ports have been established as local port corporations, the most recent one being the Port of St. John's, Nfld.

Air Transportation

Aviation Safety: Responding to the recommendations of the Commission of Inquiry on Aviation Safety a number of actions were completed in 1984-85 and 1985-86:

- the Canadian Aviation Safety Board was established on May 1, 1984 and became fully operational on October 1, 1984;
- the Civil Aviation Tribunal was resourced to become operational in 1986;
- a Canadian Airworthiness Code, an advisory board including industry representatives and an appeal process have been developed;
- amendments to the Aeronautics Act received parliamentary approval;
- bilateral airworthiness agreements are being developed with France, Germany, Netherlands and the U.K.;

- national regulatory audits of Okanagan Helicopters Ltd., Wardair Canada Inc., Nordair Inc., Worldways Canada Ltd., and Air Canada were conducted in 1984-85 and 1985-86 and the airport ramp surveillance program was introduced to more closely monitor air carrier maintenance activities;
- airworthiness type approval capability for domestic helicopter production increased to support industry requirements in 1985-86;
- the Continuing Airworthiness Division is being augmented to review and provide corrective action for Service Difficulties Reports affecting aircraft and aeronautical products; and
- the aviation incident occurrence reporting system has been developed and is fully operational.

Canadian Airspace System Development Plan: To support the Canadian airspace system, the Aviation Group has defined a long range technical framework for the development of air navigation equipment for the provision of air navigation services to the year 2000.

Including discussion and consultation with users of the system, the plan directs the orderly replacement/restoration of facilities based on the Canadian Airspace Systems Plan.

Radar Modernization Project (RAMP): This major project replaces old primary and secondary radar surveillance equipment and information display systems used for air traffic control. Procurement of equipment started in 1984-85 with the contract award to Raytheon Canada Ltd. for Radar Site Equipment (RSE) on May 3, 1984 at a value of \$390 million. The Display Site Equipment (DSE) and Radar Data Processing system (RDPS) contract was awarded to Raytheon Canada Ltd. on May 14, 1985 at a value of \$125 million.

Facility Restoration and Replacement: Projects for the replacement and restoration of air navigation and airport facilities of the national civil air transportation system include reconstruction of air terminal buildings, rebuilding of runways and taxiways as well as the replacement of airport emergency services and airport maintenance equipment. Approximately \$176 million will be spent during 1986-87 to restore and replace airport facilities across Canada.

Expansion of Capacity: Projects to meet air transportation demand and to maintain the levels of service to users were implemented in 1984-85 totalling \$79 million with forecast expenditures in 1985-86 of \$44 million for airport facilities and a further \$21 million for air navigation facilities.

Surface Transportation

Transportation of Dangerous Goods: The Transportation of Dangerous Goods regulations are a harmonized set of multi-modal regulations which replace existing modal ones. With the coming into effect of portions of the regulations on July 1, 1985, the compliance program commenced based upon regional offices in a number of cities. The compliance program was preceded and accompanied by an extensive industry awareness campaign.

The long-term benefits expected from this expanded program include the value of the information gathered by inspectors in identifying potential problems in dangerous goods transportation and the allaying of public anxiety through the presence of a visible and active compliance program. It is expected there should be a reduction in the number of accidents involving dangerous goods and a mitigation of the consequences of many of those which would still occur.

Departmental Administration

Economic and Regional Development Agreements: Subsidiary Agreements on Transportation Development containing specific highway and road construction and upgrading programs were executed during 1985-86 with the provinces of Newfoundland and Quebec. These programs of road construction activities cover a seven-year period terminating on March 31, 1992 with federal contributions amounting to \$112.5 million for Newfoundland and, in the province of Quebec, a five-year program terminating on March 31, 1990 with federal contributions amounting to \$49.0 million.

CN Marine Inc.: The first of the new vessels, the M.V. Caribou, will be in service prior to the end of 1985; construction of a new passenger vessel for the Coastal Service commenced in 1985.

Western Grain Transportation: In June 1985, the tally adjustment mechanism and other amendments to the Western Grain Transportation Act were given parliamentary approval. Pursuant to the Western Grain Transportation Act, the Minister of Transport is receiving evaluation reports on the adequacy of railway investment in grain related facilities and discussions are taking place on the methodology of analysis and levels of investment.

VIA Rail Canada Inc.: Several rail passenger services were reinstated in June, 1985. The restored services include the "Atlantic" eastern transcontinental train service, the "Supercontinental" service (Winnipeg - Edmonton - Vancouver), the "Canadian Service" (Montreal - Ottawa - Sudbury) and three regional services (Montreal - Sherbrooke, Montreal - Mont-Joli and Toronto - Havelock).

Other recent initiatives include the opening of the Mimico maintenance facility, the transfer of 1,085 CN maintenance workers to the staff of VIA Rail, the recent order of 20 GM diesel locomotives for use on the transcontinental routes and the start of negotiations for the purchase of 100-150 new bi-level passenger cars.

New legislation which provides an effective framework for the delivery of Canadian rail passenger services has been developed and is to be enacted in the near future.

4. Program Effectiveness

This Program consists of four Activities, all of which relate to "the provision of a safe and efficient national transportation system".

The different operational situations in the Department preclude the development of a single comprehensive indicator. However, where Activities provide services, the effectiveness of the program must be judged in terms of the extent to which client satisfaction has been achieved in relation to the extent to which the levels of service have been met with regard to maximum value for money.

Each of the Activities are distinct entities with distinct objectives and sub-objectives. Performance information is presented together with brief comments and references for each Activity in Section II, Analyses by Activity. Together these can be used as a proxy for assessing the Program's overall effectiveness.

Section II

Analysis by Activity

A. Marine Transportation

Overview

Marine Transportation activities encompass the provision of marine navigation systems including short and long range navigational aids, waterways, vessel traffic services, safety and public correspondence communication; provision of route assistance through ice-infested waters; monitoring and control of potentially hazardous ice conditions; provision of facilities and services in support of other departments and agencies; coordination of the resupply of northern settlements; support of arctic research and development; direct services as part of the Federal Government's commitment to marine search and rescue enhanced by the use of the Canadian Marine Rescue Auxiliary organizations; promotion of boating safety; development, promulgation and enforcement of policies, regulations and standards relative to marine transportation; emergency planning and pollution clean-up; the development, administration and maintenance of public harbours and ports.

Also included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the operation of the St. Lawrence Seaway as well as several bridges over the St. Lawrence River; the development, operation and maintenance of fifteen ports and nine commission harbours; and the operation of the vessel M.V. Arctic.

Activity Objectives

To ensure the provision of a national marine transportation system for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of this system.

Activity Table of Contents

Page

A.1 Aids to Navigation	2-8
A.2 Ship Movement Systems and Services	2-13
A.3 Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	2-17
A.4 Marine Search and Rescue	2-22
A.5 Regulatory	2-26
A.6 Public Wharves and Harbours	2-30
A.7 Direction and Administration	2-33
A.8 Major Ports	2-35
A.9 Bridges	2-38
A.10 Canals	2-40
A.11 Pilotage Services	2-42

Financial Summary

Figure 2-1: Net Financial Requirements (\$'000)

	Estimates 1986-87	Forecast* 1985-86	Change	For Details See Page
Budgetary				
Departmental Operations				
Aids to Navigation	391,678	329,171	62,507	2-8
Ship Movement Systems and Services	73,707	70,582	3,125	2-13
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	128,766	164,108	(35,342)	2-17
Marine Search and Rescue	70,781	53,236	17,545	2-22
Regulatory	36,796	32,824	3,972	2-26
Public Wharves and Harbours	85,136	69,161	15,975	2-30
Direction and Administration	24,061	22,712	1,349	2-33
	810,925	741,794	69,131	
Crown Corporations				
Major Ports	8,867	14,759	(5,892)	2-35
Bridges	2,488	3,855	(1,367)	2-38
Pilotage Services	-	4,079	(4,079)	2-42
	11,355	22,693	(11,338)	
	822,280	764,487	57,793	
Non-Budgetary				
Crown Corporations				
Major Ports	-	6,781	(6,781)	2-35
	822,280	771,268	51,012	
Departmental Operations				
Authorized person-years	6,213	6,293	(80)	

*The 1985-86 forecast, based on information available to management as of October 31, 1985 is \$61.5 million or 7.4 % lower than the 1985-86 Main Estimates of \$832.8 million ("Extracts from Part II of the Estimates", page 1-4). This difference is explained on page 2-4).

Explanation of change: The financial requirements for 1986-87 are \$51 million or 7% greater than the 1985-86 forecast expenditures. The increase is a result of the following factors:

\$ millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating expenditures:

- savings as a result of reduced person-year requirements (2.9)
- reduction in Arctic research and development program (3.2)
- provision of 3% for increase in salaries, wages and employee benefits 8.3
- workload increases for helicopter maintenance, ship refit, search and rescue and dredging 3.9
- additional requirements for fuel, ship refit and repairs to wharves 18.4
- reduced requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd. and Hamilton Harbour Commission (2.6)

Capital Expenditures:

- delays in construction schedule during 1985-86 41.7
- decreased funding on projects nearing completion or completed in 1985-86 (55.9)
- new projects commencing in 1986-87 63.1

Budgetary - Crown Corporations

- reduced requirements for the Jacques Cartier and Champlain Bridges (1.4)
- reduced requirements for Canada Ports Corporation as projects completed in 1985-86 (5.9)

Non-Budgetary - Crown Corporations

- no requirement exists for loan funding during 1986-87 (6.8)

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast is \$61.5 million or 7.4% lower than the 1985-86 revised Main Estimates of \$832.8 million. This difference is explained by the following major items:

\$ millions

Budgetary - Departmental Operations

Operating expenditures:

- internal expenditure reduction measures (18.4)
- additional financial support to Canarctic Shipping Company, Limited 2.2

Capital Expenditures:

- delays in construction schedule during 1985-86 (41.7)

Budgetary - Crown Corporations

- reduced requirements for Canada Ports Corporation (6.5)
- financial support to Pilotage Authorities for operating losses 4.1

Non-Budgetary - Crown Corporations

- reduced requirements for Canada Ports Corporation (1.2)

Review of Financial Performance

Figure 2-2: 1984-85 Financial Performance (\$'000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Departmental Operations			
Aids to Navigation	381,764	491,991	(110,227)
Ship Movement Systems and Services	66,767	69,757	(2,990)
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	125,104	130,679	(5,575)
Marine Search and Rescue	51,554	54,868	(3,314)
Regulatory	35,182	36,481	(1,299)
Public Wharves and Harbours	59,567	71,233	(11,666)
Direction and Administration	25,241	24,277	964
	745,179	879,286	(134,107)
Crown Corporations			
Major Ports	35,167	32,219	2,948
Bridges	4,387	4,387	-
Canals	3,000	3,000	-
Pilotage Services	1,830	492	1,338
	44,384	40,098	4,286
	789,563	919,384	(129,821)
Non-Budgetary			
Major Ports	2,570	4,190	(1,620)
	792,133	923,574	(131,441)
Authorized person-years	6,326	6,314	12

Explanation of change: Authorized person-years were increased to 6,336 PYs and the spending authority decreased to \$870.7 million as a result of net transfers out in Supplementary Estimates. A reduction in the spending authority for Capital was afforded by the overall cost reduction in the vessel acquisition program and the forward shift in spending to future years. As well as effecting a \$69.6 million reduction in capital spending authority, Supplementary Estimates also provided increases of some \$20.9 million, mainly for the benefit of Crown corporations and other entities. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in the "Extracts from Volume II of the Public Accounts", page 1-9. The large surplus is attributed to the following factors:

Budgetary - Departmental Operations

Operating Expenditures: Decreased requirements led to a lapse of \$25.6 million (6%) against the original plan, although increases obtained through Supplementary Estimates for specific demands (\$13.8 M) were fully utilized. The major factors for the change are as follows:

\$ millions

- Coast Guard generated a surplus from the following activities: Search and Rescue due to the delay in placing new search-and-rescue vessels into operation (\$1.7 million); Aids to Navigation and Icebreaking due to the postponement of ship refits and because some vessels were, at times, inoperative (\$2.9 million) (4.6)
- Harbours and Ports produced savings when dredging was done at lower costs than anticipated and projects for wharf repairs and shore protection works were delayed or deferred (8.7)
- Payments to the Canarctic Shipping Company Limited were lower in consequence to better performance and more favourable voyage revenues (0.7)
- The contingency provision of \$3 million for emergency response, in the event of a major oil spill, was not required (3.0)
- Savings resulted from the delay in implementing a new vessel manning formula (2.4)
- Stiffer controls on overtime authorization and other measures reduced overtime expenditures and effected savings in other personnel costs (5.7)
- Payment to the Northern Transportation Company Limited was not required because of favourable results of Keewatin resupply operation (1.2)

Capital Expenditures: Actual spending fell \$122 million (28%) below original plan. Of this amount, \$69.6 million was transferred out through Supplementary Estimates to fund other programs and activities in Transport. The major factors are as follows:

\$ millions

- Scheduled vessel construction was severely set back by strike and financial failure affecting two of the shipyards to which contracts had been awarded. Moreover, the competitive industry environment brought in bids below the cost estimates used for establishing total project costs and annual cash flows (109.2)
- Slippage in other projects caused primarily by late approval and delays in awarding contracts (5.7)
- Slippage in Search and Rescue projects occasioned by delays in the contract award process and design work (5.0)
- One capital project was completed at lower cost (2.1)

Budgetary - Crown Corporations

Payments to Crown Corporations: Total requirements increased by \$4.3 million with Supplementary Estimates providing \$7.1 million in increased spending authority. Changes by individual Crown Corporations were:

- Ports Canada - the Corporation received \$5.3 million in Supplementary Funding to help it regain some progress in its construction schedule lost in the previous year owing to start-up problems and strikes; however more work than anticipated was carried forward leading to a laspe of (2.4)
- Atlantic Pilotage Authority - the operating loss for 1985 and cost of providing pilotage to the Tall Ships were less than estimated (0.3)
- Great Lakes Pilotage Authority - the Authority's loss was somewhat smaller than the \$0.4 million provided in Supplementary Estimates (0.2)
- Laurentian Pilotage Authority - the Corporation received \$1.4 million in Supplementary Estimates which it fully utilized -

A.1 Aids to Navigation

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of aids to navigation, such as conventional aids, radio aids, ship channels and canals to facilitate the safe and efficient movement of marine transportation in Canadian waters.

Resource Summary

The Aids to Navigation function accounts for approximately 48% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 44% of the total person-years.

Figure 2-3: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Conventional aids	150,607	2,355	142,804	2,348	122,685	2,357
Radio aids	10,260	125	9,881	135	9,617	145
Sounding and dredging	23,719	172	22,738	175	22,469	170
Canso Canal operation	781	27	665	24	742	29
Operating expenditures*	185,567	2,679	176,086	2,682	155,513	2,681
Capital expenditures	207,934	31	154,708	61	227,532	59
Total expenditures	393,301	2,710	330,794	2,743	383,045	2,740
Revenue credited to vote	(1,623)	-	(1,623)		(1,281)	-
Net resource requirements	391,678	2,710	329,171	2,743	381,764	2,740

*Includes no 1986-87 grants and contributions (1985/86 - \$6,500; 1984-85, \$56,000). (For details, see Page 6-37).

Increased operating requirements of \$9.3 million result from the increased cost of helicopter services of \$1.5 million, price increases relating to salaries and wages of \$3.2 million, dredging requirements in the international waters of the Great Lakes of \$0.8 million and additional funding for overtime and refit.

The change in capital of \$53.2 million is a direct result of the delays in vessel construction in 1985-86.

Revenue credited to the vote results from the recovery of costs for services provided to other government agencies. Helicopter services provided to the Department of Fisheries and Oceans account for \$1.2 million. No revenue increases are foreseen.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The large lapse in capital funds was due to a delay in vessel construction caused by a strike at Marine Industries Limited and receivership of Halifax Industries (\$70.7 million). Additionally, funds were lapsed as a result of the highly competitive nature of the industry.

The lapse of operating funds was mainly due to a postponement of ship refits (\$2.9 million), and a delay in implementing the Vessel Manning Formula (\$2.4 million).

Figure 2-4: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	155,513	2,681	162,372	2,685	(6,859)	(4)
Capital expenditures	227,532	59	331,233	59	(103,701)	-
Total expenditures	383,045	2,740	493,605	2,744	(110,560)	(4)
Revenue	(1,281)	-	(1,614)	-	333	-
Net	381,764	2,740	491,991	2,744	(110,227)	(4)

Description

This function facilitates the safe and efficient movement of marine traffic by the following means.

Conventional Aids: A network of fixed and floating aids such as buoys, lighthouses and range-lights marks channels, harbour entrances and prominent landmarks and obstructions. Major operating tasks are to determine the marine aids needed and to develop, place, operate and maintain these aids. The placement, operation and maintenance of the aids require substantial support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Radio Aids: Radio positioning systems such as Loran 'C', radio beacons and racons are provided for long-, medium- and short-range navigation.

Sounding and Dredging: Water-depth monitoring and, where necessary, dredging ensures that ship channels remain at the stated depth and width.

Canso Canal Operation: The canal is operated and maintained to provide a short-cut for vessels from the St. Lawrence Gulf to the eastern coastline of Nova Scotia and the Atlantic coast of the United States.

Performance Information/Resource Justification

Conventional Aids: The network consists of approximately 13,200 floating aids (buoys) and 7,300 land-based aids, of which 272 are major light-houses. The locations of aids are shown on charts, and the positions and characteristics of lighted aids are in the List of Lights, Buoys and Foy Signals, both of which references are used by ships in Canadian waters.

The Canadian aids-to-navigation system is in accordance with the international system adopted by the International Association of Lighthouse Authorities. The Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters. The regions operate 11 main bases and 5 sub-bases in delivering the aids program. (See Figure 6-14, page 6-49.)

The primary indicator of operational effectiveness is the degree to which these aids are in service and operating as advertised. Figure 2-5 shows planned and actual achievement on average for all conventional aids since 1977-78.

Figure 2-5: Actual and Planned Average Days for which a Conventional Aid is not Available

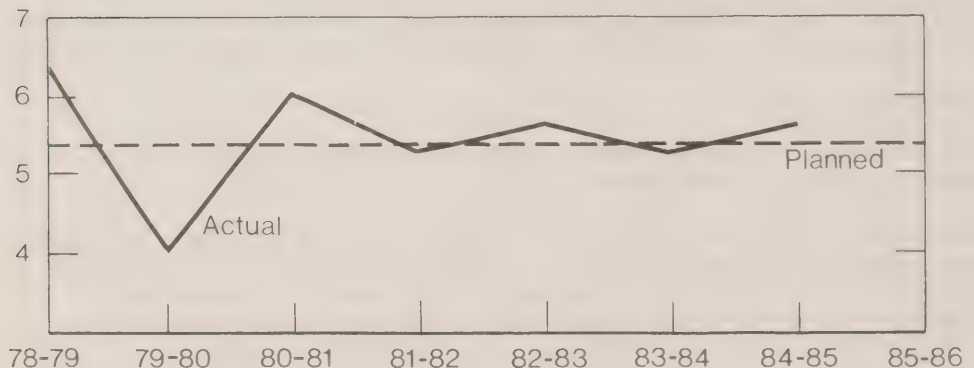


Figure 2-6 summarizes the operating resources needed to achieve these results for the three years to 1986-87 and the key underlying variables affecting these resource requirements.

Figure 2-6: Performance and Resource Data - Conventional Aids

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	66,277	62,389	62,771
Aircraft support	9,995	9,995	7,170
Other	74,335	70,420	52,744
	150,607	142,804	122,685
Key resource determinants			
Number of aids	20,500	20,500	20,500
Amount of fleet support hours provided	210,000	212,221	190,169

Radio Aids: The radio location system consists of some 200 electronic aids, such as racons and beacons, and a long-range electronic navigational aids system, Loran 'C'.

The Loran 'C' program on the east coast was completed in 1984-85. The replacement of Decca and Loran 'A' systems with Loran 'C' has resulted in a saving of 24 person-years.

The main indicator of operational effectiveness is the functioning of the aids in accordance with advertised characteristics. The measure of operational effectiveness is the percentage of time the aids are functioning. Planned availability for Loran 'C' is 99.7%. This target has usually been met.

Sounding and Dredging: The Coast Guard's dredging program relates to main shipping channels and approach channels to ports and harbours. Dredging programs are carried out in each Coast Guard region for general maintenance of channels and provision of new channels in response to requests from local and regional interests seeking waterway improvements for trade expansion. The dredging is carried out on Coast Guard's behalf by Public Works Canada (PWC) and by private dredging firms under contract.

Water-depth sounding is conducted to provide data for dredging operations and to determine periodically the status of the channels. Sounding work is carried out on behalf of Coast Guard by PWC, except in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, where Coast Guard equipment is employed to sound approximately 7,500 hectares annually.

Figure 2-7 summarizes the sounding and dredging program planned for 1986-87.

Figure 2-7: Resource Data - Sounding and Dredging (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Water depth sounding	8,679	8,498	7,686
PWC dredging	8,539	8,539	6,294
Contracted dredging	6,501	5,701	8,489
Total resource requirements	23,719	22,738	22,469

Canso Canal Operation: On average, the canal is kept open between 280 and 295 days a year and provides transit for some 2,600 vessels.

Capital Expenditures: Figure 2-8 outlines the planned 1986-87 capital program. The program calls for the commissioning of five new class 1050/1100, Coast Guard Navaid Tenders.

Figure 2-8: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects
(\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Fleet Capital Investment Plan:				
Vessel Construction				
FCIP Major Crown Project	497,086	415,853	72,348	8,885
Type 700, Construct 1 vessel	18,444	-	1,165	17,279
Life Extensions				
Nahdik	1,747	-	1,747	-
Bernier	9,558	-	1,165	8,393
Nicolet	5,242	-	5,242	-
Simcoe	5,242	-	5,242	-
Tembah	1,514	-	1,514	-
Aviation and Other Components	168,333	1,721	87,421	79,191
Total Fleet Capital Investment	707,166	417,574	175,844	113,748
Lightstation Monitoring Program	7,440	-	2,934	4,506
Economic and Regional Development Agreement (Quebec)	9,000	-	5,000	4,000
Other major projects	66,343	9,405	9,655	47,283
Miscellaneous projects under \$250K	104,415	29,590	14,501	60,324
	187,198	38,995	32,090	116,113
	894,364	456,569	207,934	229,861

A.2 Ship Movement Systems and Services

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of vessel traffic services facilities, a network of coastal radio stations, and other communications and information systems to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic in Canadian and adjacent waters.

Resource Summary

The Ship Movement Systems and Services function accounts for approximately 9% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 15% of the person-years.

Figure 2-9: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Vessel traffic services	24,234	440	24,340	439	26,090	468
Communications services	30,789	483	29,294	484	29,678	555
Operating expenditures	55,023	923	53,634	923	55,768	1,021
Capital expenditures	18,989	-	17,363	-	11,327	2
Total expenditures	74,012	923	70,997	923	67,095	1,023
Revenue credited to vote	(305)	-	(415)	-	(328)	-
Net resource requirements	73,707	923	70,582	923	66,767	1,023

Increased requirements of \$3.1 million reflect additional capital projects of \$1.6 million combined with price increases of \$2.1 million under operating expenditures for salaries and wages.

Revenue credited to the vote is generated from services provided to other government agencies. Revenues for a radio message service provided to the private sector (estimated at \$2.7 million for 1986-87) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the function.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of about \$1.1 million in capital expenditures is due mainly to delay in construction of the Vessel Traffic Services Centre in Halifax (\$1.5 million). The savings of \$2 million were due to restraint controls in overtime and lower operating costs. The over-utilization of person-years was offset by under-utilization in other functions.

Figure 2-10: 1984-85 Financial Performance (\$'000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	55,768	1,021	57,760	995	(1,992)	26
Capital expenditures	11,327	2	12,412	2	(1,085)	-
Total expenditures	67,095	1,023	70,172	997	(3,077)	26
Revenue	(328)	-	(415)	-	87	-
Net	66,767	1,023	69,757	997	(2,990)	26

Description

The Ship Movement Systems and Services function supports marine traffic through two services.

Vessel Traffic Services: This component provides vessel traffic information, advice, instruction and emergency coordination resources on a 24 hour, 7 day a week basis to ensure the safe and efficient movement of ships in selected Canadian waters. The service is provided through 9 systems using 12 vessel traffic centres, including one seasonal, across Canada (Figure 6-15 page 6-49). The majority of these systems are responsible for interactive traffic management. Additionally, the Eastern Canada Traffic System (ECAREG) and the Arctic Canada Traffic System (NORDREG) are respectively mandatory and voluntary reporting and clearance systems for ships under the Canada Shipping Act. Marine information is prepared and disseminated through the Notices to Mariners, List of Lights and Notices to Shipping. The primary purpose of these systems is to reduce the risk to shipping, lives, property and the environment by providing marine information on navigation, meteorology, shipping, ice conditions, and regulations for the benefit of external marine and shipping interests, internal Coast Guard operations and the public. Their secondary purpose is to ensure compliance with Canadian regulations by ships entering Canadian waters.

Communications Services: These consist of a national network of Coast Guard radio stations, both manned and remote controlled, and operated 24 hours a day, 7 days a week. Coast Guard radio stations have two major roles. The primary role is to provide shipping in Canadian and adjacent waters with a safety service to meet the requirement of the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention. This role is fulfilled by maintaining a continuous listening watch on the distress and calling frequencies to detect radio transmissions from mariners in distress. The secondary role is to provide administrative and commercial communications services through the provision of a public correspondence service. Closely allied to this service is the communications service required for the command and control of the Canadian government's civilian fleet.

Performance Information/Resource Justification

Vessel Traffic Services: Performance is based on a 99.5% availability of services. To date this target has consistently been met. Statistical information is shown in Figure 2-11.

Figure 2-11: Performance and Resource Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures (\$000)			
Vessel traffic services	24,234	24,340	26,090
Selected key resource variables			
Hours of operation at traffic centres	125,000	125,000	140,028
Trends in use of services			
Ship movements	550,000	435,700	439,269
Messages processed	1,000,000	1,026,800	705,000

Other key variables include the amount and age of equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Communications Services: Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning as intended. Through a back-up equipment system, the service is made available at all times. Figure 2-12 shows resource requirements and one key trend in operations. Other key resource variables include the amount, type and age of the equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Figure 2-12: Performance and Resource Data - Communications Services

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures (\$000)			
Radio station operations and equipment maintenance	30,789	29,294	29,678
Key resource variables			
Hours of operation at manned radio stations	502,240	502,240	502,240

Capital Expenditures: Figure 2-13 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-13: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast		
		Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Maritime Mobile Communications				
Western Arctic	9,786	-	618	9,168
Killinek and Frobisher Bay	2,098	1,891	207	-
Coal Harbour	359	-	359	-
	12,243	1,891	1,184	9,168
Repair and Replace Northern Antennas	1,189	-	237	952
VHF Filler Sites	1,078	-	400	678
Hunter Point MF Remote Transceiver Sites	1,305	-	64	1,241
Replace Single Channel				
Receivers for HF/SSB and HF/CW	1,544	1,477	67	-
VHF/FM Extended Range	2,353	2,124	229	-
New Generation Communication				
Control System	5,998	450	2,866	2,682
VTS Radar, Montreal and Quebec	17,225	-	4,210	13,015
Data Acquisition and Display				
Systems (DADS)	5,614	-	987	4,627
Replace Receiver Site and				
Construct Radio Ops/Maintenance/				
TAM office, Sydney	2,166	554	1,607	5
Other major projects under \$1M	6,836	2,667	3,521	648
Miscellaneous Projects under \$250K	25,487	6,822	3,617	15,048
	70,795	14,094	17,805	38,896
	83,038	15,985	18,989	48,064

A.3 Icebreaking, Arctic and Other Ship Support

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient utilization of icebreakers, helicopters and other facilities and services to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic through ice-covered waters and to prevent flooding caused by ice jams on the St. Lawrence River and other areas as required, and also to support specific non-Coast-Guard activities and the transportation by sea of equipment and supplies to government locations, private companies and individuals located in the Arctic.

Resource Summary

This function accounts for approximately 16% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 18% of the total person-years.

Figure 2-14: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Icebreaking and escorting	51,542	821	41,149	829	63,914	835
Flood control	8,735	117	8,963	122	10,363	119
Ice reconnaissance	17,152	-	15,650	-	15,028	-
Arctic research and development	-	-	4,315	9	1,498	12
Other support	25,677	199	28,988	200	25,322	184
Operating expenditures	103,106	1,137	99,065	1,160	116,125	1,150
Capital expenditures	32,382	5	71,765	5	16,752	4
Total expenditures	135,488	1,142	170,830	1,165	132,877	1,154
Revenue credited to vote	(6,722)	-	(6,722)	-	(7,773)	-
Net resource requirements	128,766	1,142	164,108	1,165	125,104	1,154

The increase in operating expenditures of \$4.0 million reflects increased requirements for overtime and refit. Capital expenditure reductions of \$39.3 million result from the near completion of the Type 1200 Medium Gulf/River Icebreaker.

Revenue credited to the vote arises from the coordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Arctic (contracted through the private sector) for other government departments. In addition, revenue of \$6.8 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship, CCGS John Cabot for trans-Atlantic cable repair work. This work is performed for Teleglobe Canada on a full cost-recovery basis.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of about \$12 million in capital expenditures is due mainly to delay in construction of the Type 1200 icebreaker (\$10.5 million). The over-expenditure of \$7.7 million in operating expenditures was partially offset by supplementary estimates of \$7.5 million, mostly for the M.V. Arctic. The balance is due to heavier than normal ice conditions.

Figure 2-15: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	116,125	1,150	108,379	1,150	7,746	-
Capital expenditures	16,752	4	29,022	-	(12,270)	(4)
Total expenditures	132,877	1,154	137,401	1,150	(4,524)	(4)
Revenue	(7,773)	-	(6,722)	-	(1,051)	-
Net	125,104	1,154	130,679	1,150	(5,575)	(4)

Description

Icebreaking and Escorting: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Flood Control: Ice in the St. Lawrence River below Montreal is controlled to facilitate the orderly circulation of ice and thus prevent damage to or loss of property threatened by flood.

Ice Reconnaissance: Aircraft are chartered for ice reconnaissance, through a contract administered by the Department of Environment, to advise the shipping industry of ice conditions.

Arctic Research and Development: This program includes sponsorship of mission-oriented research and development projects in the Canadian Arctic. Transport Canada plays a co-ordinating role in this program, which is shared with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

Other Support: The other services provided by this function are:

- **Arctic Resupply** - This involves the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.

- Support to Other Government Departments and Agencies - This service provides vessels and aircraft to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services is the charter of the CCGV John Cabot to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic.
- Canarctic Shipping Company Limited - Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the M.V. Arctic, an experimental Arctic Class 2 bulkcarrier, to further the development of Canadian expertise in cargo-ship/icebreaker technology and to demonstrate the feasibility of an extended Arctic navigation season. Canarctic Shipping Company has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine, by means of the M.V. Arctic during the summer season. In a joint venture with Federal Commerce and Navigation, the Company has also contracted with Cominco to carry 75% of the output of the Polaris Mine on Little Cornwallis Island. The M.V. Arctic is also being used as a laboratory for studying vessel design and investigating ice conditions in Arctic areas, with the results being made available to Canadian shipbuilding and shipping companies.

Performance Information/Resource Justification

Icebreaking and Escorting: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven dedicated icebreaking vessels are employed. This fleet is complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 2-16.

Figure 2-16: Performance and Resource Data - Icebreaking and Escorting

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	43,387	39,110	48,991
Aircraft support	1,567	1,567	1,007
Other	6,588	472	13,916
	51,542	41,149	63,914
Demand for service			
Ships assisted	2,758	2,704	2,651
Coast Guard fleet support			
Ship hours provided	45,259	44,372	43,503

The 1986-87 Estimates and the 1985-86 forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

Flood Control: Operating resource requirements are based on an average of 130 days of ship support for control of ice build-up. This figure has not varied significantly over the past years.

Ice Reconnaissance: The estimated 1986-87 operating cost for this service is \$17.2 million, which represents the contract cost for 2,200 hours of flying time.

Arctic Research and Development: This program funds approximately 100 research projects related to Arctic marine transportation. The program was evaluated in 1984 and the essential conclusion of the review was that the program has been very effective in accomplishing its objectives. Most of the benefits of the program apply to marine transportation in general and not just to the Arctic, and some of the technological benefits also go well beyond marine transportation.

Other Support: Figures 2-17 and 2-18 set out performance data and the operating expenditures required for the other three services offered under this function.

Figure 2-17: Performance and Resource Data - Other Support

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
<hr/>			
Operating expenditures (\$000)			
Arctic resupply	7,513	7,513	8,761
Support to other government departments and agencies	16,048	17,591	7,456
Canarctic Shipping Company Limited	2,116	3,884	9,105
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	25,677	28,988	25,322
<hr/>			
Performance data			
Arctic resupply			
Cargo tonnage delivered	46,000	44,289	46,094
Support to other government departments and agencies			
Ships hours provided	14,800	14,800	14,359
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

Performance data for Canarctic Shipping Company Limited are displayed separately in Figure 2-18 because the Company operates on a calendar year basis.

Figure 2-18: Financial and Operational Statistics of Canarctic Shipping Company Limited

	Forecast 1986	Forecast 1985	1984	1983	1982
Financial results (\$000)					
Revenues	10,800	4,609	6,756	6,730	6,485
Expenditures	12,916	8,493	9,347	9,216	9,695
Excess of expenditures over revenue	2,116	3,884	2,591	2,486	3,210
Modification to the vessel M.V. Arctic	-	-	6,514*	-	-
Government subsidy	2,116	3,884	9,105	2,486	3,210
Cargo tonnage transported (000)	181	104	130	132	131

*Federal contribution, total estimated cost of project is \$25 million

Capital Expenditures: Figure 2-19 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-19: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Fleet Capital Investment Plan				
Major Crown Project - Type 1200	102,195	76,529	20,302	5,364
Life Extension: J.A. MacDonald	6,989	-	6,989	-
	109,184	76,529	27,291	5,364
Helicopter Homing Beacons for CCG Vessels	1,014	829	185	-
Replace Gyrocompasses In CCG Vessels	1,805	1,658	147	-
Shipboard Communication Console Replacement	2,502	2,352	150	-
Radio Teletype for CCG Vessels	2,610	-	240	2,370
Replacement of Ship Electronics In CCG Vessels	20,420	-	2,081	18,339
Other major projects under \$1M	1,634	915	350	369
Miscellaneous projects under \$250K	13,656	3,654	1,938	8,064
	43,641	9,408	5,091	29,142
	152,825	85,937	32,382	34,506

A.4 Marine Search and Rescue

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient operation of facilities and services to minimize loss of life and personal injuries in the marine environment as a result of search and rescue incidents, and also to increase volunteer participation in promoting safe boating through existing public- and private-sector education programs to minimize the demand on Coast Guard search-and-rescue resources.

Resource Summary

The Search and Rescue (SAR) function accounts for approximately 9% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 12% of the total person-years.

Figure 2-20: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Coast Guard rescue operations	44,866	702	43,315	702	38,016	695
Search and Rescue Prevention	2,651	29	1,926	29	2,691	30
Canadian Marine Rescue						
Auxiliary promotion and support	1,565	15	1,538	15	1,469	17
Operating expenditures*	49,082	746	46,777	746	42,176	742
Capital expenditures	21,699	-	6,459	1	9,378	1
Total resource requirements	70,781	746	53,236	747	51,554	743

*Includes grants and contributions of \$955,000 in 1986-87; \$900,000 in 1985-86 and \$784,000 in 1984-85. See page 6-37 for details.

The increase of \$2.3 million in operating expenditures is mainly due to approved workload adjustments and price increases associated with salaries and wages. The increase in capital of \$15.2 million is associated with the vessel replacement program.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of almost \$1 million in capital is due to delay in vessel construction and miscellaneous capital projects. The lapse of 8 person-years and \$2.5 million of operating expenditures is due to savings related to delays in placing new SAR vessels into operation.

Figure 2-21: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main		Change	
			Estimates			
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	42,176	742	44,714	751	(2,538)	(9)
Capital expenditures	9,378	1	10,154	-	(776)	1
Total expenditures	51,554	743	54,868	751	(3,314)	(8)

Description

This function attempts to minimize loss of life in the marine environment by the following means.

Coast Guard Rescue Operations: The provision of dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence.

Search and Rescue Prevention: Small-craft boating safety is promoted through educational programs designed to foster increased public awareness of safety-related matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: To complement the Coast Guard rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary which provides search and rescue capability and participates in boating safety programs across the country.

Performance Information/Resource Justification

Coast Guard Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the Coast Guard mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S.; Trenton, Ont.; and Victoria, B.C.; and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Québec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 40 SAR vessels, 30 inshore rescue boats (IRB) and 3 hovercraft. Primary units operate on a 24-hour, 7-day-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

Figure 2-22: Performance and Resource Data - Coast Guard Rescue Operations

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	36,617	34,483	32,988
Other	8,249	8,830	5,028
	44,866	43,313	38,016
Selected key resource variables			
Ship hours provided	314,000	296,149	269,030
Utilization of service			
Incidents responded to by Coast Guard	3,700	4,000	4,282

Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program, at an estimated cost of \$1.9 million in 1986-87, is conducted to minimize the number of small boat incidents. These funds are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman, to conduct safety demonstrations and to carry out courtesy examinations. The safety demonstrations concentrate on "teaching the teachers" - instructing persons or groups who, in turn, provide safety instruction to large numbers of pleasure boaters and fishermen. There were 1,400 training sessions in 1984-85, 1,450 in 1985-86 and an anticipated 1,500 sessions in 1986-87.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. Figure 2-23 shows the growth of the auxiliary, along with its rescue activity. The annual cost of this program is \$1.5 million. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search-and-rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 2-23: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload

Year	No. of Members	No. of Vessels	No. of Incidents Attended
1982	1,298	607	1,042
1983	1,906	887	1,688
1984	2,514	1,230	1,879
1985 (forecast)	2,835	1,286	1,932
1986 (estimate)	3,000	1,300	2,250

Capital Expenditures: Figure 2-24 summarizes the capital program planned for 1986-87.

Figure 2-24: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
SAR Vessel Construction	84,954	6,356	15,625	62,973
Mid-life Modernization, CCGS Alert	6,181	500	3,712	1,969
Other major capital projects under \$1M	853	500	353	-
Miscellaneous projects under \$250K	13,841	3,054	2,009	8,778
	105,829	10,410	21,699	73,720

A.5 Regulatory

Objective

To develop, administer and enforce regulations and standards to ensure the seaworthiness of ships, the safety of their cargoes, the safety of operations to minimize shipping casualties and crew accidents, and also the probability of pollution from ships; to ensure that works placed in, upon, over, under, through or across any navigable waters do not interfere with the public's right of navigation; and to mitigate the effects of pollution on the environment from ship-source spills.

Resource Summary

The Regulatory function accounts for approximately 4% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 8% of the total person-years.

Figure 2-25: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Ship safety	22,717	395	25,020	400	22,406	378
Emergencies	6,983	62	4,743	59	4,630	58
Navigable waters protection	1,601	27	1,661	30	1,721	31
Operating expenditures*	31,301	484	29,424	489	28,757	467
Capital expenditures	5,495	-	3,400	-	6,425	-
Total resource requirements	36,796	484	32,824	489	35,182	467

*Includes grants and contributions of \$14,000 in 1986-87; \$29,117 in 1985-86 and \$14,000 in 1984-85. See page 6-57 for details.

The increase of \$4 million reflects a change in capital expenditures of \$2.1 million for the construction of Pollution Control Equipment Storage Buildings in Vancouver and Victoria and an increase of \$2 million for the pollution contingency fund which has been forecasted as not required for 1985-86.

Approximately \$3.6 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the function. To provide emergency response funding in the event of a major oil spill, a pollution contingency fund of \$3 million has been established.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The over-expenditure of \$427 thousand in capital expenditures was mainly due to the carryover of expenditures lapsed in 1983-84 for the Ship Safety Computerized Reporting System. The savings of \$1.7 million in operating is due to not using the \$3.0 million emergency oil spill contingency provision.

Figure 2-26: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main		Change	
			Estimates			
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	28,757	467	30,483	481	(1,726)	(14)
Capital expenditures	6,425	-	5,998	-	427	-
Total expenditures	35,182	467	36,481	481	(1,299)	(14)

Description

The Regulatory function consists of the following three organizations.

Ship Safety: This organization administers the Canada Shipping Act on behalf of the Minister. This function involves the development and promulgation of regulations and standards; the inspection of ships and ships' equipment, oil-drilling rigs and cargoes to ensure seaworthiness; and the registration of ships and licensing of vessels. The organization also inspects, registers, and licenses air cushion vehicles (ACVs), monitors the marine safety training program, and examines and certifies officers and crews to ensure that ships are manned with competent personnel. This organization is also responsible for the surveillance, investigation and enforcement of pollution regulations that concern ships.

Emergencies: This organization is involved in the clean-up of pollution from shipping and acts as a resource agency for marine pollution incidents from other sources. The organization evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Navigable Waters Protection: Under the Navigable Waters Protection Act, the Coast Guard is responsible for the review, analysis and approval of works (bridges, dams, wharves, overhead and submarine power and telephone cables, etc.) constructed in navigable waters to protect the public right of navigation; for the removal of wrecked vessels; and for the investigation of incidents of obstruction to navigation. Under the Canada Shipping Act, this organization is also responsible for the administration of the Receiver of Wreck functions, which provide for the preservation, protection and disposal of wrecked vessels.

Performance Information/Resource Justification

Ship Safety: Of the 36,700 vessels registered in Canada, 5,900 require inspections. The Ship Safety Branch conducted 4,525 ship inspections and 16,735 personnel examinations in 1984-85. To meet the Branch's responsibilities, 30 district offices, employing 315 inspectors and examiners reporting to 5 regional headquarters, are established throughout Canada. Figure 2-27 shows statistical information over the past years.

Figure 2-27: Performance and Resource Data - Ship Safety

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures (\$000)			
Ship Safety	22,717	23,020	22,406
Performance data			
Ship inspections	4,500	4,400	4,525
Ship plans and drawings verified	10,000	10,000	10,500
Personnel examinations carried out	15,000	15,000	16,735
Exemptions issued	510	551	709

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 53 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a full cost-recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 2-28 shows oil-spill responses and costs over the past years.

Figure 2-28: Oil-Spill Countermeasure Responses and Related Costs (\$000)

Year	Number of Responses	Total Expenditures
1981-82	53	7,198
1982-83	41	6,056
1983-84	139	2,999
1984-85	87	6,480
1985-86 (Forecast)	86	6,038
1986-87 (Estimate)	86	6,038

Navigable Waters Protection: In 1984-85, 1,673 applications were processed pursuant to the requirements of the Act, which regulates the construction of works placed in, upon, over, under, across and through navigable waterways to protect the public's right of navigation. The projected number of applications for 1985-86 and 1986-87 is 1,700 each year.

Capital Expenditures: Figure 2-29 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-29: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Pollution Control Equipment Storage				
Buildings, Vancouver and Victoria	1,545	-	1,545	-
Other major capital projects under \$1M	1,610	-	1,610	-
Miscellaneous projects under \$250K.	16,819	4,694	2,340	9,785
	19,974	4,694	5,495	9,785

A.6 Public Wharves and Harbours

Objective

To develop, administer and maintain designated harbours and port facilities, in order to meet commercial shipping needs and to support a safe and efficient national marine transportation system.

Resource Summary

This function accounts for roughly 10% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 1% of the total person-years.

Figure 2-30: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast† 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Wharves and Harbours						
Dredging	6,096	-	6,096	-	4,316	-
Repairs	26,639	-	24,179	-	12,290	-
Management of ports	5,237	87	5,083	87	8,487	84
Operating expenditures	37,972	87	35,358	87	25,093	84
Capital expenditures	46,004	2	31,803	3	30,910	3
	83,976	89	67,161	90	56,003	87
Harbour Commissions payments	1,160	-	2,000	-	3,564	-
Total resource requirements	85,136	89	69,161	90	59,567	87

The increase of \$16 million results from a change in capital expenditures for wharf reconstruction (\$14.2 million), an increase in wharf repairs of \$2.6 million and a reduction in the payment to the Hamilton Harbour Commission (\$0.8 million).

In 1986-87, recoveries of \$11.0 million will be achieved through wharfage, harbour and letting charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the function.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of \$11.4 million in operating expenditures occurred because dredging was done at lower costs than anticipated and projects for wharf repairs and shore protection works were delayed or deferred. The lapse of \$1.8 million in capital expenditures was offset in part by a decision to accelerate the construction of the Hamilton Harbour Commission East Port Complex.

Figure 2-31: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	25,093	84	36,441	87	(11,348)	(3)
Capital expenditures	30,910	3	32,662	3	(1,752)	-
Harbour Commissions payments	3,564	-	2,130	-	1,434	-
Total Expenditures	59,567	87	71,233	90	(11,666)	(3)

Description

Public Wharves and Harbours: This organization maintains, administers and develops 341 sites in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active, and their support to local industries is of great significance. Seventy million tonnes, about 20% of Canada's water-borne traffic was handled at public ports in 1984. In total, these ports are not financially self-sufficient and are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas and harbours are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, arbitrating between users and collecting user fees. Direct services such as cargo handling are not provided at these ports by the Federal Government.

Harbour Commissions Payments: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately \$2.1 million are currently outstanding. (See Figure 6-11, page 6-45)

Performance Information/Resource Justification

Public Wharves and Harbours: Most operating expenditures go towards the repair, rebuilding and preventive maintenance of existing capital infrastructure and works. The plans for 1986-87 consist of infrastructure maintenance and repair and maintenance dredging projects, at an estimated cost of \$32 million. The budget has remained more or less constant over the past two years. In 1984-85, there were 204 individual infrastructure maintenance and repair projects and 19 maintenance dredging projects. For 1985-86 and 1986-87, approximately the same number of individual projects will be done.

Planned program rationalization is expected to reduce the number of sites administered and thereby control growth in the maintenance budget. Maintenance and inspection standards are also being developed to allow for better workplans that will stabilize the facilities-maintenance budget.

Harbour Commissions Payments: Included in the Marine activity are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for certain capital projects. The following projects were funded from the special capital program.

Figure 2-32: Payments to Harbour Commissions (\$000)

Harbour Commission / application	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Hamilton - construction of the East Port Complex	1,160	2,000	3,049
Windsor - West End Marina	-	-	515
Total	1,160	2,000	3,564

Capital Expenditures: Figure 2-33 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-33: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Reconstruction of facilities	70,502	15,432	22,878	32,192
Wharf repairs	2,746	2,720	26	-
Wharf extensions	22,658	4,440	4,842	13,376
Relocation of facilities	8,814	561	471	7,782
Other major construction projects	50,446	21,856	16,165	12,425
Miscellaneous projects under \$250K	10,116	1,746	1,622	6,748
	165,282	46,755	46,004	72,523

A.7 Direction and Administration

Objective

To develop policies and directives and to administer efficiently the specific marine facilities and services essential to the national transportation system within the federal government's jurisdiction and according to the Department of Transport's overall policies, regulations, directives and guidelines.

Resource Summary

This function accounts for 3% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 2-34: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Marine Administration						
Operating expenditures*	9,118	119	9,674	136	14,519	112
Capital expenditures	14,943	-	13,038	-	10,722	-
Total resource requirements	24,061	119	22,712	136	25,241	112

*Includes grants and contributions of \$50,000 in 1986-87; \$200,000 in 1985-86 and \$250,000 in 1984-85. See page 6-37 for details.

The increase of \$1.3 million reflects a change in capital expenditures for the upgrading of several bases (\$1.9 million), which is partially offset by a reduction in operating expenditures as a result of the reduced person-year requirements (17 PY's and \$0.5 million) relating to Personnel, Management Information Systems and Program Activity Assessment and the cancellation of the contribution to the Canadian Shippers Council (\$0.1 million).

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of \$2.9 million in capital expenditures is due to delays in Coast Guard Base construction at Prescott (\$0.5 million) and Prince Rupert (\$1.7 million) and various minor projects (\$0.8 million).

Figure 2-35: 1984-85 Financial Performance (\$'000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures	14,519	112	10,681	101	3,838	11
Capital expenditures	10,722	-	13,596	-	(2,874)	-
Total expenditures	25,241	112	24,277	101	964	11

Description

Marine Administration: Consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; direct the planning, programming and budgeting processes; administer research and development programs; exercise financial control; and administer management information systems. Staff also provide policy advice to those Crown Corporations reporting to the Assistant Deputy Minister, Marine.

Performance Information/Resource Justification

This function accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Program:

Figure 2-36: Direction and Administration as a Percentage of Total Operating Expenditures and Transfer Payments

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Total operating expenditures including transfer payments (In thousands of dollars)	460,203	437,373	419,464
Direction and Administration operating expenditures including transfer payments (In thousands of dollars)	9,118	9,674	14,519
Direction and Administration as a percentage of total operating expenditures	2.0%	2.2%	3.5%

Capital Expenditures: The major items are the reconstruction of the Prescott and Parry Sound Bases, at a total estimated cost of \$23.1 million, and the upgrading of the Hay River, Dartmouth and Sorel Bases of which \$11.4 million is budgeted for 1986-87.

A.8 Major Ports

Introduction

This subsection summarizes the financial support provided by the federal government to Ports Canada. The Canada Ports Corporation and the Local Port Corporations (of which there are presently six), are all Schedule C-2 Crown corporations.

Objective: The objective of the national ports policy for Canada, as stated in the Canada Ports Corporation Act, is to create a port system that:

- is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;
- provides local port corporations with a high degree of autonomy for the management and operation of ports at which they are established, consistent with the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and the optimum deployment of resources; and
- is co-ordinated with other marine functions and surface and air transportation systems.

Resource Summary

This function accounts for approximately 1% of the Marine activity's total resources.

Figure 2-37: Expenditures and Disbursements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Financial support to Ports Canada for fixed-asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	8,867	14,759	35,167
Loans	-	6,781	2,570
	8,867	21,540	37,737

All Ports Canada loans bear interest at rates that range from 6.25% to 15.625%. Refer to the loan schedule (Figure 6-11, page 6-45) for a complete listing.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: A reduction in the total estimated cost of the Prince Rupert Coal Terminal resulted in a lapse of \$0.5 million. The Corporation received authority in Supplementary Estimates to advance the construction of new port facilities at Sept-Îles and Grande Anse, Chicoutimi and subsequently spent \$3.4 million that had not been budgeted for in the original estimates.

Figure 2-38: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Ports Canada			
for fixed-asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	35,167	32,219	2,948
Loans	2,570	4,190	(1,620)
	37,737	36,409	1,328

Description

Ports Canada, whose head office is in Ottawa, operates ports and related facilities at 15 locations across Canada (see Figure 6-16, page 6-50). These ports handle approximately half the marine freight tonnage in Canada. Several of the ports also operate passenger terminals. The ports are operated either as non-corporate ports within the Corporation or as separate local port corporations. In addition, Ports Canada is a majority shareholder in Ridley Terminals Inc., a joint venture of the Corporation and Federal Commerce and Navigation Limited, a major Montreal-based company. The Corporation holds 90% of the common (voting) shares. Debt financing, guaranteed by the Government of Canada up to \$205 million, has been arranged for partial financing of the coal-handling facilities; Ridley Terminals Inc. has provided the remaining funding requirement through equal equity contributions by its two partners. The land and infrastructure are being leased from the Prince Rupert Port Corporation.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in Part II of the Estimates as well as in the Ports Canada Corporate Plan.

Spending on the capital program planned by Ports Canada for its 1986 fiscal year is budgeted at \$135 million, of which \$8.867 million is to be funded by budgetary grants. Ports Canada also plans to repay \$1.8 million of loans to the government during the year. Because the Corporation operates on a calendar year as opposed to the government's fiscal year, the amount of government funding provided through appropriations will not necessarily coincide with the Corporation's reported use of such resource in a given year. Figure 2-39 summarizes these financial requirements.

Figure 2-39: Ports Canada - Summary of Capital Requirements funded from Appropriations (by calendar year in \$000)

	Total Estimated Cost	Prior Years' Forecast Expenditures	Budget 1986	Future Years' Require- ments
Sept-Îles, Que. Renewal of port facilities	34,041	24,810	6,267	2,964
Churchill, Man. Tug replacement	3,239	639	2,600	-
	37,280	25,449	8,867	2,964

A.9 Bridges

Introduction

This subsection summarizes the financial support provided by the federal government to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority. The Corporation manages, controls, operates and maintains the Jacques Cartier Bridge and the Champlain Bridge which includes a portion of the Bonaventure Autoroute in Montreal, Quebec.

Objective: The objective of the Corporation is to provide the public with a safe and efficient transit over the bridges, roadways and autoroute pertaining to its jurisdiction, and to provide such service without the need of appropriations.

Resource Summary

This function's expenditures represent less than 1% of the Marine activity's total expenditures.

Figure 2-40: Expenditures (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated: Budgetary payments	2,488	3,855	4,387

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Although the Corporation drew down the full amount of its authority, the actual financial support required was only \$4,174,000. Lower than expected expenditures towards the end of the year contributed to the surplus which was refunded to the Consolidated Revenue Fund in 1985-86 fiscal year.

Figure 2-41: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated: Budgetary payments	4,387	4,387	-

Description

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated: The Corporation earns most of its revenues (90% approx.) from toll charges to the users of the Champlain Bridge. There has been no change in the toll rate since the bridge opened in 1962. The Jacques Cartier bridge has been toll-free since 1962. The Corporation, with liabilities exceeding assets by approximately \$85 million, is financially dependent on the federal government and is currently seeking means to improve its financial position.

The federal government follows the practice of reimbursing the Corporation for operating deficits after adjusting for items such as depreciation and accrued employee-termination benefits which do not require an outlay of cash.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in Part II of the Estimates as well as the St. Lawrence Seaway Authority Corporate Plan.

A.10 Canals

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds of the St. Lawrence Seaway Authority, a Schedule C-1 Crown Corporation.

Objectives: The Authority's objectives are:

- to provide, operate and maintain an efficient deep waterway from Montreal to Lake Erie;
- to ensure the safe and efficient movement of marine traffic and the protection of the environment; and
- to recover the associated costs so as to operate on a self-sustained basis.

Resource Summary

The Authority has not required financial support from the federal government since its financial reorganization in 1977.

Figure 2-42: Expenditures and Disbursements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Budgetary payment to The St. Lawrence Seaway Authority for rehabilitation work	-	-	3,000*

*Funding to rehabilitate the Welland Canal as part of the special capital program.

Description

The St. Lawrence Seaway Authority is responsible for providing, operating and maintaining a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie, in conjunction with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. Close collaboration between the two entities is required, especially on tariff and operational matters.

The Seaway system takes vessels from six metres above sea level at Montreal (Figure 6-17, page 6-50) through seven locks (five Canadian and two American) to Lake Ontario, some 75 metres above sea level. The Welland Canal, with its eight locks, lifts the vessels to Lake Erie at an elevation of 174 metres. All Seaway locks are similar in size and accommodate vessels up to 222.5 metres long and 23.2 metres in beam.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in the St. Lawrence Seaway Authority Corporate Plan.

During the 1983-1990 period, the traffic on both sections should grow annually relative to the 1981-1982 average by about 1.9%. By 1990 cargo movements should reach some 54.5 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario Section and 62.5 million tonnes on the Welland Canal.

Assuming that no capacity improvements are implemented, capacity pressures would likely surface only around year 2000. This gives the Authority some 15 years over which it can plan the required improvements. In the current capital spending scenario, improvements are planned in such a way that a manageable rate of capital expenditures is obtained while implementing the desired improvements within this timeframe.

Figure 2-43 shows the maintenance project expenditures for the period 1983 to 1989.

Figure 2-43: Maintenance Expenditures (\$000)

	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
Maintenance Expenditures	6,341	13,532	13,150	10,657	9,801	9,153	9,678

(1) Includes projects funded by the Special Capital Program.

Maintenance expenses for 1984-85 and 1985-86 are higher than the rest of the planning period as a result of extraordinary unforeseen maintenance expenditures, including repairs of lift bridges following the Valleyfield bridge incident of November 1984.

A.11 Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds for the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives: The objectives of each of these Pilotage Authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Resource Summary

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures that enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The continued decline of vessel traffic combined with the delay in implementing necessary tariff increases in some regions has resulted in a need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures.

Figure 2-44: Expenditures (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
● Atlantic	-	485	90*
● Laurentian	-	1,793	1,477*
● Great Lakes	-	1,801	263
Budgetary Payments	-	4,079	1,830

*Includes compensation of foregone revenue relating to the Tall Ships Event (Quebec 1984-1985)

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Both the Laurentian and Atlantic Pilotage Authorities requested appropriations as part of the government's contribution to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada. In addition, the Atlantic Pilotage Authority also sought an appropriation to cover its projected operating loss. However, revenue shortfalls caused by a decline in traffic necessitated the Great Lakes Pilotage Authority to seek appropriations through Supplementary Estimates. Furthermore, urgent repairs by the Laurentian Pilotage Authority to its wharf at Les Escoumins combined with the adverse relationship between the tariff structure imposed by the Administered Price Guidelines and the contractor pilots' remuneration formula forced it to seek reimbursement of its total net cash outflow. The Atlantic Pilotage Authority on the other hand experienced a slight increase in traffic and consequently reduced its requirement for budgeted appropriations.

Figure 2-45: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
● Atlantic	90	386	(296)
● Laurentian	1,477	106	1,371
● Great Lakes	263	-	263
	1,830	492	1,338

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in the Corporate Plan for each of the four Pilotage Authorities.

No financial support is provided in 1986-87 Estimates and the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency.

B. Air Transportation

Overview

The air transportation activity comprises the essential regulation of the national civil air transportation system for the safety of aircraft, air travellers and air cargo; the development and operation of the national civil air navigation system; the development and operation of the national civil airports system; and the provision of aircraft services necessary for transport program operations.

Activity Objectives

To contribute to the provision of a safe and efficient national civil air transportation system for Canada by ensuring the adequate safety and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo through regulation and control and through effective development, operation and maintenance of essential air navigation and airport facilities and services.

Objectives and sub-objectives are described under each respective function.

Activity Table of Contents

	Page
B.1	Airports and Associated Ground Services
B.1.1	Major Federal Airports Component
B.1.2	Other Airports Component
B.2	Air Navigation Services
B.3	Aviation Regulation
B.4	Aircraft Services
B.5	Direction and Administration

Financial Summary

Figure 3-1: Net Financial Requirements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast* 1985-86	Change	For Details See page
B.1 Airports and Associated Ground Services				
B.1.1 Major Federal Airports	(21,134)	(84,400)	63,266	3-7
B.1.2 Other Airports	51,564	218,722	(167,158)	3-12
	30,430	134,322	(103,892)	
B.2 Air Navigation Services	526,052	387,700	138,352	3-18
B.3 Aviation Regulation	58,010	50,100	7,910	3-22
B.4 Aircraft Services	66,476	105,100	(38,624)	3-26
B.5 Direction and Administration	10,063	21,651	(11,588)	3-29
	691,031	698,873	(7,842)	
Authorized person-years	11,882	12,409	(527)	6-2

* The 1985-86 forecast is based on information available to management as of September 30, 1985, and is adjusted to reflect transfers from Other Airports and Direction & Administration to the Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985. It is \$45 million (6%) lower than the 1985-86 Main Estimates of \$744 million. This difference is explained in "Explanation of 1985-86 Forecast" on the next page.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are \$8 million (1%) lower than the 1985-86 forecast expenditures. The difference is primarily due to:

	\$ Million
● Operating Expenditure increase	17.0
Increase in salaries and personnel costs of \$8 million (1.5%) and goods and services costs of \$9 million (3.0%) over the 1985-86 forecast.	
● Capital Expenditure increase	107.0
Planned increase is to continue the major investment program to renovate, and replace air navigation equipment (including RAMP) and airport facilities.	

- Grants and Contribution decrease (8.0)
Reduction due to reduced scope of the Nouveau Quebec construction program.
- Revenue increase (59.0)
Increase in revenue due to increased traffic volume and rates.
- Air Transportation Tax increase (65.0)
Increase due to rate revision and volume of passenger movements.

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 Forecast is \$45 million (6%) lower than the 1985-86 Main Estimates of \$744 million. The difference of \$45 million is made up of the following major offsetting items:

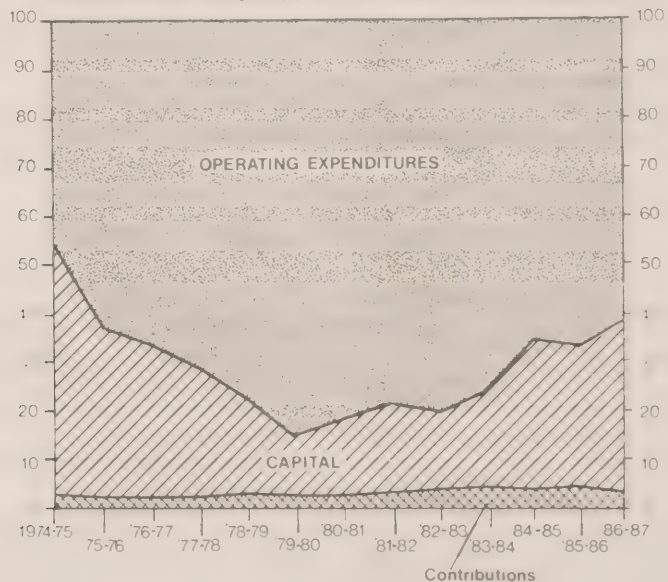
	<u>\$ Million</u>
● Operating Expenditure decrease	(8.0)
Decrease reflects deficit reductions and restraint measures.	
● Capital Expenditure decrease	(33.0)
Decrease is due to construction delays and project deferrals.	
● Revenue decrease	9.0
● Air Transportation Tax increase	(13.0)

Figure 3-2: Estimated 1986-87 Activity Expenditures and Receipts (\$'000)

	Expenditures				Revenue recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirement
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Airports and Associated Ground Services						
Major Federal Airports	285,341	95,057	-	380,398	401,532	(21,134)
Other Airports	189,351	138,053	40,908	368,312	316,748	51,564
	474,692	233,110	40,908	748,710	718,280	30,430
Air Navigation Services	574,610	283,241	159	658,010	131,958	526,052
Aviation Regulation	57,666	1,046	100	58,812	802	58,010
Aircraft Services	33,798	45,934	-	79,732	13,256	66,476
Direction and Administration	14,697	1,720	650	17,067	7,004	10,063
	955,465*	565,051	41,817	1,562,331	871,300*	691,031

* Includes internal transactions totalling \$105.7 million.

Figure 3-3: Twelve Year Overview of Total Expenditures - Percentage Distribution by Type of Resource



Review of Financial Performance

Figure 3-4: Review of 1984-85 Financial Requirements (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Changes
Airports and Associated Ground Services			
Major Federal Airports	55,739	137,985	(82,246)
Other Airports	226,967	231,769	(4,802)
	282,706	369,754	(87,048)
Air Navigation Services	313,138	365,814	(52,676)
Aviation Regulation	50,483	62,834	(12,351)
Aircraft Services	96,572	102,188	(5,616)
Direction and Administration	18,420	21,435	(3,015)
	761,319	922,025	(160,706)
Authorized Person-Years	12,472	12,383	89

Note: 1984-85 Actual and Main Estimates reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Explanation of Change: Actual financial requirements were \$161 million (17.4 %) lower than projected in 1984-85 Main Estimates. The major causes are as follows:

- Operating Expenditure decrease \$ Million
(54.0)

Decrease in the following areas is the result of restraint measures imposed on discretionary spending and their impact on operational overheads

	\$ Million
Transportation and Communication	7.0
Material and Supplies	6.0
Professional and Special Services	10.0
Purchase Repairs	5.0
Overtime and Allowances	4.0
Staffing Restriction and Delays	9.0
Indirect Charges	11.0
Miscellaneous Expenses	2.0

- Capital Expenditure decrease (73.0)

Decrease is due to delays in equipment deliveries \$31 million, projects deferred \$16 million, construction delays \$19 million and favourable tenders \$7 million.

- Grants and Contribution decrease (4.0)

Decrease is the result of project delays in the contribution program for local and local commercial airports.

- Revenue increase (16.0)

Increase in revenue reflects higher aircraft and passenger movements and rate increases with the following results:

	<u>\$ Million</u>
Rental and Concessions	14.0
Landing Fees	2.0

- Air Transportation Tax increase (14.0)

Increase due to rate revision

The person-year over-utilization was incurred for the Summer Student Employment Program. Other factors contributed to this over-utilization: resources were expended for the air program A-Base Review; resources were required to implement the reorganization recommendations of the Commission on Aviation Safety.

B.1 Airports and Associated Ground Services

The over-all objective of this function is to ensure the availability and reliability of safe and efficient national civil airports system, for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo.

The presentation which follows sub-divides this function into two components, Major Federal Airports and Other Airports, because different sub-objectives and funding mechanisms apply to each component.

B.1.1 Major Federal Airports Component

Sub-Objective

To ensure the provision of an accessible network of financially self-sufficient civil airports for users of the national civil air transportation system, for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo.

Resource Summary

This component accounts for approximately 30% of the Activity's total operating expenditures and 17% of its capital expenditures.

Figure 3-5: Major Federal Airports - Statement of Revolving Fund Operations (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax ¹	401,532	462,800	431,908
Expenses	339,142	330,692	419,017
Operating Profit (Loss)	62,390	132,108	12,891
Add: Depreciation	53,801	53,692	60,423
Resources Provided from Operations	116,191	185,800	73,314
Capital Expenditures	95,057	101,400	129,053 ²
Net Resource Required (Provided)	(21,134)	(84,400)	55,739
No. of Airports	9	9	23

1. The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 6-43.
2. \$36.9 Funded from Vote 80, for details refer to Figure 3-6 page 3-8.

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and individual airport profit or loss, see Section III - Supplementary Information, page 6-51.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: \$19.5 million of operating expenditures lapsed due to restraint on discretionary spending. Slippage of \$33.9 million in capital expenditures was due to delays in equipment deliveries, projects deferrals, projects slippage and favourable tenders. The under-utilization of person-years was the result of reduced delivery of the capital program and was offset by an over-utilization in the Other Airports component.

Figure 3-6: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	419,017	2,634	438,479	2,667	(19,462)	(33)
Capital Expenditures	129,053		162,924		(33,871)	
	548,070	2,634	601,403	2,667	(53,333)	(33)
Less: Depreciation	(60,423)		(62,581)		(2,158)	
Total Expenditures	487,647	2,634	538,822	2,667	(51,175)	(33)
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	(431,908)		(400,837)		(31,071)	
Net	55,739	2,634	137,985	2,667	(82,246)	(33)
Funded as Follows:						
Major Federal Airports						
Revolving Fund	18,860		16,253		2,607	
Vote 80	36,879		121,732		(84,853)	
	55,739		137,985		(82,246)	

Note: 1984-85 Actual and Main Estimates reflect 23 airports

Description

Airports Included: This component includes the 9 largest airports in Canada. These airports are located at: Halifax, Montreal-Mirabel, Montreal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. Fiscal year 1984-85 was the last year of operation for the 23 Airport Revolving Fund.

Operations: Airport operations involve two main tasks: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. One of the most important airport services is passenger and baggage security screening. Other services include policing and airport crash, firefighting and rescue.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g., runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Performance Information/Resource Justification

Expenses: Figure 3-7 provides a breakdown of the estimated expenses that will be incurred to operate the Major Federal Airports during 1986-87. Because these airports are expected to recover all costs of operations, the expenses include a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Air Navigation Services Activity, depreciation, the grants-in-lieu of taxes paid by Public Works and interest expense for the net amount of spending charged against the Major Federal Airports Revolving Fund appropriation authority. The Management and Specialized Support Services Charge for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component represents recoveries made by the Other Airports component and the Direction and Administration Function. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 6-43).

Figure 3-7: Major Federal Airports - Summary of Expenses (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	49,166	448	47,377	448	60,245	712
Maintenance and Upkeep of Facilities	87,881	1,079	84,675	1,077	109,937	1,452
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	21,254	403	20,481	403	24,649	470
	158,301	1,930	152,533	1,928	194,831	2,634
Other Costs and Charges						
Air Traffic Control Charges	61,201		52,676		84,622	
Management and Specialized Support Services	44,530		43,718		54,829	
Depreciation	53,801		53,692		60,423	
Grants in Lieu of Taxes	21,309		21,309		23,413	
Interest	-		6,764		899	
	180,841		178,159		224,186	
	339,142	1,930	330,692	1,928	419,017	2,634
No. of Airports	9		9		23	

Ongoing airport operations will consume \$158 million or 47% of the total Major Federal Airports component operating budget. Two major factors (Figure 3-8) affect the cost of airport site operations: the hours an airport is open to provide services to the travelling public and air carriers; and the scale of the airport facilities maintained for the arrival and departure of aircraft.

Figure 3-8: Summary of Key Workload Determinants

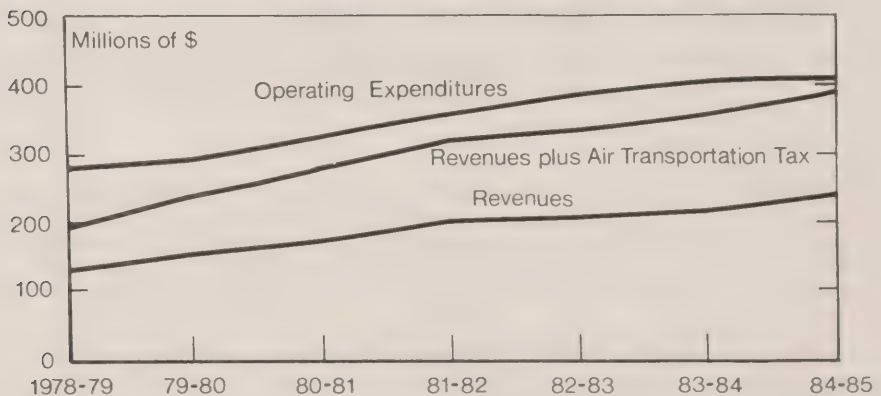
	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Total Published Hours of Operation	78,840	78,840	128,297
Total Hours of Operation	63,860	67,802	N/A

	No.	Area (000s)m ²	No.	Area (000s)m ²	No.	Area (000s)m ²
Principal airport facilities maintained	9		9		23	
Air Terminal Buildings	11	589	11	589	25	674
Airside Surfaces		11,514		11,514		17,204

Revenue Analysis: Figure 3-9 shows the actual degree to which this component, consisting of the 9 largest airports, has been achieving its objective of full cost recovery for the seven year period ending March 31, 1985.

Costs are defined so as to approximate the costs which a commercial operator would normally incur. As a result, the expenses shown in Figure 3-7 are adjusted to provide for interest on the total amount of the government's investment and to deduct the estimated cost of services provided to state and military aircraft. For details of the types and amount of revenue earned by the Major Federal Airports, refer to Section III C. Revenues Analysis, page 6-43.

Figure 3-9: Recovery of Costs by Major Federal Airports



Capital Expenditure Analysis: Figure 3-10 provides a summary analysis of the capital program planned for 1986-87. For details by project, see Section III, Figure 6-5, pages 6-14 to 6-18.

**Figure 3-10: Summary of 1986-87 Estimates Capital Projects,
Major Federal Airports (\$000)**

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1986	Estimates 1986-87	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	105,295	48,915	37,388	18,992
Aircraft manoeuvring areas	42,626	9,043	14,115	19,468
Maintenance buildings and equipment	26,726	2,983	11,008	12,735
Airport emergency services	5,560	2,247	2,327	986
Miscellaneous projects under \$250,000	13,204	-	13,204	-
	193,411	63,188	78,042	52,181
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	49,829	17,120	16,663	16,046
Aircraft manoeuvring areas	2,896	2,591	305	-
Maintenance buildings and equipment	371	324	47	-
	53,096	20,035	17,015	16,046
	246,507	83,223	95,057	68,227

B.1.2 Other Airports Component

Sub-Objectives

To ensure the provision of an accessible network of civil airports for users of the national civil air transportation system for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers, and the air cargo, subject to demand being sufficient to recover a predetermined percentage of the network's annual operating costs.

To ensure the provision of a network of civil airports that respond to socio-economic initiatives of the Government of Canada (including relief of isolation) for the safe and efficient movement of aircrafts, air travellers and air cargo.

Resource Summary

This component accounts for 20% of the Activity's total operating expenditures and 24% of its capital expenditures.

Figure 3-11: Other Airports - Net Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Airports Operated by Transport Canada ¹			
Operating Expenditures			
Site Operations and Activity-Wide			
Support Services	189,351	186,600	138,993
Less: Transfer to Departmental			
Administration Activity	-	778	748
Net Operating Expenditures ²	189,351	185,822	138,245
Capital expenditures	138,053	127,500	140,917
	327,404	313,322	279,162
Airports Operated by Others			
Operating Contributions	16,905	20,800	17,665
Capital Contributions	24,003	27,600	25,050
	40,908	48,400	42,715
Total Expenditures	368,312	361,722	321,877
Revenue, Recoveries and			
Air Transportation Tax ³	(316,748)	(143,000)	(94,910)
	51,564	218,722	226,967

1. 1986-87 Estimates and 1985-86 Forecast include the transfer of 14 airports from Major Federal Airports. The 1984-85 Actual reflects this component prior to the transfer which was effective April 1, 1985.
2. Net Operating Expenditures reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.
3. The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 6-43.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of \$3.3 million in operating expenditure was the result of restraint measures on discretionary spending. The person-year over-utilization was partly offset by an under-utilization in the Major Federal Airport Component, and the balance reflected the delivery of the Summer Student Employment Program and the capital projects.

Figure 3-12: 1984-85 Financial Performance (\$'000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	138,245	2,397	141,544	2,247	(3,299)	150
Capital Expenditures	140,917		139,708		1,209	
Contributions	42,715		47,359		(4,644)	
Total Expenditures	321,877	2,397	328,611	2,247	(6,734)	150
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	(94,910)		(96,842)		1,932	
Net	226,967	2,397	231,769	2,247	(4,802)	150

Description

Airports Operated by Transport Canada: This component is responsible for the operation of the national airports located at St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife. It also includes the operation of 131 regional and local airports. The nature of the operations at the airports included in this component is similar to those at Major Federal Airports. Most airports in this component serve the less densely populated and more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. The government assumes the unrecoverable costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country. (For a description of the nature of operations, refer to page 3-8).

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to regional and local airports operated by other levels of government and private authorities.

Performance Information/Resource Justification

Airports Operated by Transport Canada: Figure 3-13 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this component and the amount of the recovery from Major Federal Airports for these support services. Figure 3-14 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

Figure 3-13: Regional and Local Airports Operated by
Transport Canada - Gross Operating Expenditures (\$'000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	43,869	572	43,084	618	21,640	417
Maintenance and Upkeep of Facilities	81,606	1,036	80,042	1,117	60,400	855
	125,475	1,608	123,126	1,735	82,040	1,272
Function-wide Support Services						
Architectural and Engineering Support	24,861	520	24,386	563	21,056	448
Management and Administration	31,747	539	31,960	607	28,580	565
Other	7,268	132	7,128	144	7,317	134
	63,876	1,191	63,474	1,314	56,953	1,147
Total Expenditures	189,351	2,799	186,600	3,049	138,993	2,419
Less: Transfers to Departmental Administration Activity	-	-	778	22	748	22
Net Expenditures	189,351	2,799	185,822	3,027	138,245	2,397
Recovery from Major Federal Airports	38,296		37,598		47,188	

Note: 1986-87 Estimates and 1985-86 Forecast include the transfer of 14 airports from the Major Federal Airports component. The 1984-85 Actual reflects this component prior to the transfer of these airports. Net expenditures reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Figure 3-14: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
¹ Total Published Hours of Operation	293,854	293,854	244,396
Total Hours of Operation	271,771	285,445	N/A

	No. Area (000s)m ²	No. Area (000s)m ²	No. Area (000s)m ²
Principal regional and local airport facilities maintained	101	101	87
Air terminal building	89 170	89 166	75 77
Airside surfaces	22,667	22,663	16,927

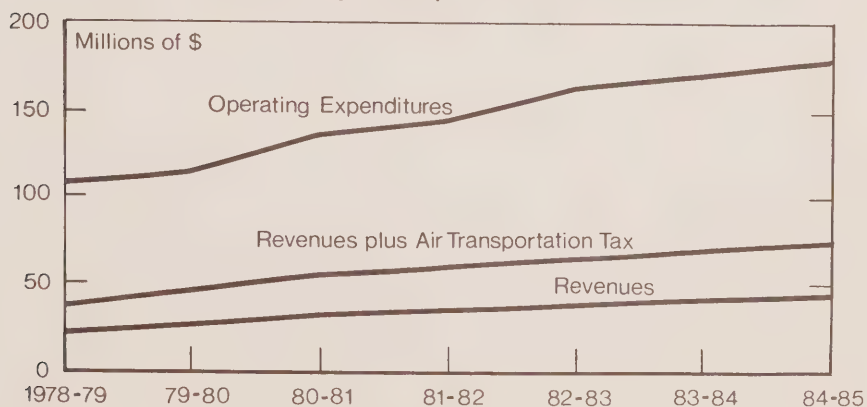
Note: 1. The 1986-87 Estimates and the 1985-86 forecast include 1 international, 10 national, 45 regional and 45 local airports. The 1984-85 actual includes 42 regional and 45 local airports. However this figure excludes those airports which operate without Published Hours of Operations. An example of airports without Published Hours of Operation are Arctic Community Airports in the Northwest Territories and the Yukon.

Figure 3-15 provides an estimate of the degree to which the regional and local airports operated by Transport Canada recover their full costs of operation. These costs approximate those that commercial accounting would normally record. The operating expenditures shown in Figure 3-13 are adjusted to reflect:

- the cost of any air traffic control services provided by Air Navigational Services in the immediate vicinity of these airports; and
- an allowance for depreciation, grants in lieu of taxes and for interest on the government's investment in these airports.

A deduction is made for the estimated cost of services provided to state and military aircraft. (The approach is the same as that used for Major Federal Airports.)

Figure 3-15: Recovery of Costs - Regional and Local Airports Operated by Transport Canada



Capital Expenditures Analysis: Figure 3-16 provides a summary analysis of the capital program planned for 1986-87. For details by project, see Section III, Figure 6-5, pages 6-18 to 6-27.

Figure 3-16: Summary of 1986-87 Estimates Capital Projects for the Regional and Local Airports Operated by Transport Canada (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1986	Estimates 1986-87	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	42,718	11,451	23,865	7,402
Aircraft manoeuvring areas	81,271	35,254	29,973	16,044
Maintenance buildings & equipment	35,483	3,575	11,689	20,219
Airport emergency services	29,379	112	6,841	22,426
Miscellaneous projects under \$250,000	26,079	-	26,079	-
	214,930	50,392	98,447	66,091
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	116,154	71,358	22,000	22,796
Aircraft manoeuvring areas	137,484	127,260	7,090	3,134
Maintenance buildings & equipment	29,935	10,638	7,657	11,640
Airport emergency services	7,481	132	2,859	4,490
	291,054	209,388	39,606	42,060
	505,984	259,780	138,053	108,151

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 3-17 summarizes planned operating and capital contributions by type of airport.

Figure 3-17: Airports Operated by Others - Contributions (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating Contributions			
Local - Northern	5,717	6,700	6,003
Local - Southern	11,188	14,100	11,662
	16,905	20,800	17,665
Capital Contributions			
Labrador and Newfoundland Local Airports	10,429	12,929	7,146
Nouveau Quebec Inuit Airports	2,081	6,005	2,169
Other Local Airports	11,493	8,666	15,735
	24,003	27,600	25,050
	40,908	48,400	42,715

B.2 Air Navigation Services

Objective

The principal objective of this function is to ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system, for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo.

Resource Summary

The function accounts for 39% of the Activity's total operating expenditures and 50% of the capital expenditures.

Figure 3-18: Function's Net Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating Expenditures	374,610	355,100	325,786
Capital Expenditures	283,241	143,200	119,094
Contributions	159	200	578
Total Expenditures	658,010	498,500	445,458
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	(131,958)	(110,800)	(132,320)
	526,052	387,700	313,138

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of \$19.8 million in operating expenditures reflects expenditure restraint. The lapse in the capital expenditures of \$34.1 million reflects delays in equipment deliveries, projects deferred and favourable tenders. The over-utilization in person-year was compensated by an under-utilization in other areas.

Figure 3-19: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	325,786	5,899	345,566	5,884	(19,780)	15
Capital Expenditures	119,094		153,197		(34,103)	
Contributions	578		589		(11)	
Total Expenditures	445,458	5,899	499,352	5,884	(53,894)	15
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	(132,320)		(133,538)		1,218	
Net	313,138	5,899	365,814	5,884	(52,676)	15

Description

This Function offers three main services to support air transportation, all related to helping aircraft move safely and efficiently from one point to another. These are air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 8 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control in certain air corridors and in the vicinity of the busier airports. Some 113 flight service stations, located at airports across the country, provide flight information services ranging from weather reports and the availability of navigational aids to search and rescue alerting services. In addition, several hundred navigation aids, located at airports and various other places across the country, exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely.

For operating purposes, this Function is divided into two main functions, Air Traffic Services and Technical Services for Systems Operation and Maintenance. The Air Traffic Services function consists mainly of the personnel required to operate the various air traffic control facilities and flight service stations. The Technical Services for Systems Operation and Maintenance function consists of the personnel, goods and services needed to develop and maintain the facilities and equipment systems used to provide air traffic control and flight information services, as well as the navigational aids service.

Air Traffic Services Sub-Objectives: To foster an environment within Canadian jurisdiction, within which safe and efficient air traffic services can be provided to consistently meet prescribed levels of service, through the establishment of policies, standards, procedures and guidelines and the management of facilities, systems and human resources.

Technical Services Sub-Objectives: To ensure the availability and reliability of air navigation facilities, electronic systems and equipment, which support the safe and efficient operation of the national civil air navigation system, in accordance with Air Navigation Services operational requirements, standards and levels of service.

This functional breakdown is used to present the resource justification and performance information which follows.

Performance Information/Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services is expected to require 58% of operating expenditures and 63% of the human resources planned for this function. Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance account for 39% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Activity management and staff support account for the remaining 3% of operating expenditures and personnel requirements.

Figure 3-20: Air Navigation Services - Operating Expenditures
(\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Air Traffic Services						
Air Traffic Control	174,610	2,750	165,535	2,845	149,630	2,844
Flight Service Stations	41,443	871	41,221	901	37,291	887
	216,053	3,621	206,756	3,746	186,921	3,731
Technical Support Services for						
Systems Operation and Maintenance	148,780	1,967	139,075	2,042	130,526	2,017
Management and Staff Support	9,777	161	9,269	167	8,339	151
	374,610	5,749	355,100	5,955	325,786	5,899

Figure 3-21 summarizes some of the key variables that affect this function's operating resource requirements.

Figure 3-21: Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Air Traffic Control Services			
No. of Air Traffic Control Sites	76	76	77
Hours Open for Service	508,164	508,164	514,004
Flight Information and Advisory Services Stations			
No. of Flight Station Service Stations	113	113	114
Hours Open for Service	940,240	940,240	946,080
Technical Support Services for System Operation and Maintenance			
No. of Systems Requiring Maintenance			
Surveillance Systems (radar)	105	103	103
Navigation Aids	1,102	1,067	1,028
Communications Systems	515	505	497

Capital Expenditure Analysis: Figure 3-22 provides a summary analysis of the Capital Program planned for 1986-87. Radar Automation Modernization Program (RAMP) - To continue the implementation of this major crown project, contracts for the Secondary Surveillance Radar Test Target Pseudo-RSE (PARROT), the Hazardous Airspace Warning/Conflict Alert System (HAW/CA) and System Engineering, will be awarded in 1986-87. Funding for 1986-87 is budgeted at \$171 million. For details by project see Section III, Figure 6-5, pages 6-27 to 6-34.

Figure 3-22: Summary of 1986-87 Estimates Capital Projects -
Air Navigation Services (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1986	Estimates 1986-87	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	39,752	4,168	11,886	23,698
Surveillance systems	811,570	111,459	170,702	529,409
Communication systems	38,487	21,322	6,927	10,238
Air navigation and landing systems	545,291	26,245	23,824	495,222
Miscellaneous projects under \$250,000	23,700	-	23,700	-
	1,458,800	163,194	237,039	1,058,567
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	37,315	18,547	16,504	2,264
Surveillance systems	20,538	12,369	2,016	6,153
Communication systems	54,440	5,148	13,142	36,150
Air navigation and landing systems	54,185	22,261	14,540	17,384
	166,478	58,325	46,202	61,951
	1,625,278	221,519	283,241	1,120,518

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this activity, refer to Section III, D. 7. Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries, page 6-53.

B.3 Aviation Regulation

Objectives

To ensure that an adequate level of safety is provided for the national civil air transportation system.

For operating purposes, the Function is divided into two main functions, Safety Promotion and Regulation.

Safety Promotion Sub-Objective: To promote safety in all aviation activities, by analysis and dissemination of relevant safety information to aviation personnel and aircraft operators, to contribute to the improvement in safety of the national civil air transportation system.

Regulation Sub-Objective: To encourage safe aviation activities through dialogue and consultation and to deter unsafe aviation activities by regulation and control of the activities related to aircraft, aviation personnel, aircraft operators, airports and air navigation facilities, to ensure the safety and efficiency of the national civil air transportation system.

Resource Summary

The operating expenditures for this function are 6% of total operating expenditures for the Activity.

Figure 3-23: Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast† 1985-86	Actual 1984-85
Operating Expenditures	57,666	49,200	49,428
Capital Expenditures	1,046	1,600	1,562
Contributions	100	100	93
Total Expenditures	58,812	50,900	51,083
Revenue and Recoveries	(802)	(800)	(600)
	58,010	50,100	50,483

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of \$12.5 million in operating expenditures was the result of \$7.5 million of resource transferred with the creation of the Canadian Aviation Safety Board and the balance reflects expenditure restraint on discretionary spending. The under-utilization of 18 person-years was offset by an over-utilization in the Air Navigation Services function as a result of a reorganization of these functions and the balance of 116 P-Ys was transferred when the Canadian Aviation Safety Board was created.

Figure 3-24: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	49,428	852	61,917	986	(12,489)	(134)
Capital Expenditures	1,562		1,441		121	
Contributions	93		80		13	
Total Expenditures	51,083	852	63,438	986	(12,355)	(134)
Revenue and Recoveries	(600)		(604)		4	
Net	50,483	852	62,834	986	(12,351)	(134)

Description

Aviation Regulation: This element performs all regulatory functions connected with civil aeronautics other than for the economic regulation handled by the Canadian Transport Commission. It certifies and monitors:

- the competence of aeronautical personnel such as pilots, flight engineers, aircraft maintenance engineers, air traffic controllers and flight service specialists;
- the airworthiness of aircraft;
- the reliability and safe operation of airport and air navigation facilities and equipment; and
- the operations of scheduled airlines and other commercial aircraft companies.

An extensive program of examinations, licensing, inspections and surveillance exists to carry out these functions.

Performance Information/Resource Justification

Aviation Regulation: Figure 3-25 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 3-25: Aviation Regulation - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Licensing, Certification & Airworthiness	48,956	758	41,766	703	42,035	723
Legislation, Standards and Enforcement						
Actions	5,662	91	4,834	84	4,546	83
Management & Administration	3,048	46	2,600	46	2,847	46
	57,666	895	49,200	833	49,428	852

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 3-26 summarizes the sizes of these components.

Figure 3-26: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
No. of Licensed Pilots	65,648	63,736	61,880
No. of Licence Applications Processed	5,820	5,651	5,487
No. of Inspections Completed			
Pilot and Instructor Flight Test	2,694	2,616	2,540
Aircraft and Instrument Flight Test	2,852	2,768	2,688
No. of Operating Certificates Issued	3,229	3,006	2,869
No. of Registered Aircraft	26,756	26,687	26,556
No. of Aircraft Registrations Processed	7,718	7,918	8,118
No. of Commercial Operators	3,083	2,050	1,964
No. of Enforcement Actions Processed			
Cases Processed	1,586	1,442	1,311
Violations Prosecuted	1,146	1,042	948
Fines Levied	353	321	292

In 1983, revisions to the Aviation Regulations made the registration of ultra-light aeroplanes and the licensing of ultra-light aeroplane pilots mandatory. As of September 30, 1985, the Administration has registered 2,153 ultra-light aeroplanes and issued 1,512 ultra-light aeroplane pilot licences. Because the costs of acquisition and operation of these ultra- lights are low when compared to the costs for conventional aircraft, the Administration anticipates that this workload variable will increase in 1986-87 and subsequent years.

Revenue: Licensing and examination fees (\$0.8 million) are the main sources of revenue for this function. For further details of revenue, refer to Section III, D. 7. Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries , page 6-53.

B.4 Aircraft Services

Objective

To ensure the availability and reliability of aircraft services necessary for the operations of the transportation program and other federal government programs.

Sub-Objective

To ensure the availability and reliability of aircraft and personnel necessary for the provision of aircraft services.

Resource Summary

The operating expenditures for this function are 4% of the total operating expenditures for the Activity. Capital accounts for 8% of the Activity's requirements.

Figure 3-27: Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating Expenditures	33,798	44,600	42,313
Capital Expenditures	45,934	74,200	67,561
Total Expenditures	79,732	118,800	109,874
Revenues and Recoveries	13,256	13,700	13,302
	66,476	105,100	96,572

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of \$4.3 million occurred in operating expenditures because of restraint measures on discretionary spending.

Figure 3-28: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	42,313	511	46,582	506	(4,269)	5
Capital Expenditures	67,561		67,425		136	
Total Expenditures	109,874	511	114,007	506	(4,133)	5
Revenue and Recoveries	13,302		11,819		1,483	
Net	96,572	511	102,188	506	(5,616)	5

Description

The main task is the provision of aircraft services necessary to carry out the program operations of the department and those of other federal departments and agencies. The Program operates an aircraft fleet for calibration and inspection of air navigation aids, and for transportation and training of Program personnel. It also provides aircraft flight and maintenance services to other government programs, the main one being the operation and maintenance of Canadian Coast Guard aircraft and helicopters for the Marine Transportation activity.

The departmental aircraft fleet operates in accordance with Air Navigation Order Series VII Commercial Air Service Operations (No. 2 "Standards and Procedures for Air Carriers Using Large Aeroplanes", No. 3 "Standards and Procedures for Air Carriers Using Small Aeroplanes in Air Transportation Operations" and No. 6 "Standards and Procedures for Air Carriers Using Rotorcraft in Air Transportation Operations"). Transport Canada Air Carrier Inspectors conduct regular base inspections of Aircraft Services facilities and operations to ensure compliance with the commercial regulations and orders.

Performance Information/Resource Justification

Figure 3-29 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 3-29: Aircraft Services - Operating Expenditures (\$'000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Aircraft Operations	10,409	82	15,297	95	14,222	95
Maintenance	18,363	285	24,243	356	23,468	337
Training	2,212	26	2,227	29	2,120	29
Management & Administration	2,814	44	2,833	50	2,503	50
	33,798	437	44,600	530	42,313	511

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number of aircrafts operated. Figure 3-30 summarizes these key variables.

Figure 3-30: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
No. of Aircraft	85	86	88
Aircraft Serviceability ¹	85%	83%	80%
Total Hours of Flying			
Air Navigation Services	3,700	5,500	5,376
Aviation Regulation	24,000	18,000	17,135
Canadian Coast Guard Service	17,000	17,000	16,670
Executive Transportation ²	200	1,000	2,199
	44,900	41,500	41,380

1. Percentage of time aircrafts are fully serviceable and not down for maintenance.
2. Executive Transportation role was transferred to the Department of National Defence in mid 1984-85. Hours shown for 1985-86 and 1986-87 cover flights operated by aircraft services on behalf of UND during the transition to full service levels by UND.

Capital Expenditures: Included in the capital program is the purchase of 17 Canadair CL-215 water bombers and 1 DeHavilland Dash-7R aircraft (total estimated cost \$181 million). These Canadian designed and manufactured aircraft will augment the federal-provincial National Air Tanker Fleet used to fight forest fires. The Dash-7R will carry out ice reconnaissance flights to assist marine navigation. Forecast expenditures to March 31, 1986 total \$133 million with spending of \$43 million budgeted during 1986-87. During 1985-86 five Canadair CL-125 and the DeHavilland Dash-7R will be delivered. The remaining 12 Canadair CL-125 aircraft will be delivered in 1986-87 to complete the Federal Government's commitment to the National Air Tanker Fleet. The capital program also includes replacement aircraft for Air Navigation Services flight inspection at a total estimated cost of \$58 million. Forecast expenditures to March 1985-86 total \$55 million for the inspection fleet with spending of \$3 million budgeted during 1986-87. For details of these projects, see Section III, Figure 6-5, Page 6-34.

B.5 Direction and Administration

Objective

To ensure the safe and efficient administration of the national civil air transportation system.

Sub-Objective

To plan, manage and utilize the human and financial resources of the air transportation program, efficiently, economically and effectively, to ensure safe and efficient administration of the national civil air transportation system.

Resource Summary

This function accounts for 1% of the Activity's operating expenditures.

Figure 3-31: Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Personnel	-	-	8,029	214	8,059	230
Planning	-	-	7,598	114	6,517	104
Finance	-	-	18,499	289	23,243	290
Purchasing and Supply	-	-	3,775	95	3,704	104
Management and Administration	14,697	72	12,599	218	14,469	245
Operating Expenditures	14,697	72	50,500	930	55,992	973
Less: Transfers to Departmental Administration Activity	-	-	32,749	794	31,701	794
Net Operating Expenditures	14,697	72	17,751	136	24,291	179
Capital Expenditures	1,720		9,900		2,002	
Grants and Contributions	650		800		427	
Total Expenditures	17,067		28,451		26,720	
Revenue and Recoveries	(7,004)		(6,800)		(8,300)	
	10,063	72	21,651	136	18,420	179

Note: Net Operating Expenditures reflect resource transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The increased operating expenditures of \$5.1 million and the increased utilization of person-years over the Estimates resulted mainly from resources expended for the Summer Student Employment Program. Other factors contributed to a lesser degree: resources expended for the A-Base Review of the organization and the implementation of the resource management function. Construction delays affected the Quebec Regional Office causing an \$8.9 million lapse in Capital Expenditures.

Figure 3-32: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating Expenditures	24,291	179	19,231	93	5,060	86
Capital Expenditures	2,002		10,881		(8,879)	
Grants and Contributions	427		35		392	
Total Expenditures	26,720	179	30,147	93	(3,427)	86
Revenue and Recoveries	(8,300)		(8,712)		412	
Net	18,420	179	21,435	93	(3,015)	86

Note: 1984-85 Actual and Main Estimates reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Description and Resource Justification

The Direction and Administration function carries out the management of the activity including specification of policies and priorities, the development of operational and capital expenditure plans and the control of resources. It consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Aviation and the Regional Directors General, Aviation, and the units that provide activity-wide support in the following functional areas: planning, resource management, and executive services.

Capital Expenditures: The construction of office accommodation at a total cost of \$16.5 million to house the Quebec Region headquarters at Dorval airport in Montreal was completed during 1985-86.

Spending of \$1.7 million is budgeted during 1986-87 and includes minor expenditures for office furnishing and equipment.

Revenue: The major item is a recovery for management services (\$6 million) provided to the Major Federal Airports. For further details, refer to Section III, Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries, Page 6-53.

C. Surface Transportation

Overview

Surface Transportation activity comprises the development, implementation and monitoring of programs relating to urban transportation, including railway relocation and grade separation projects; the research, development, implementation and assessment of policies and programs for road safety, promulgation and enforcement of safety, emission and fuel economy standards for new motor vehicles and components manufactured or imported into Canada; and to improve all aspects of safety in the handling, offering for transport or transportation of dangerous goods; and the development, preparation and maintenance of emergency plans and procedures for the surface modes during national emergencies.

Activity Objectives

To ensure the provision of a safe and efficient national surface transportation system for use of surface transportation interests by contributing to development of grade separation and railway crossing projects; the road safety and motor vehicle regulation program; and transport of dangerous goods; and emergency planning for the surface modes.

Activity Table of Contents		Page
C.1	Urban Transport	4-4
C.2	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	4-7
C.3	Direction and Administration	4-14

Financial Summary

Figure 4-1: Financial Requirements by Sub-Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change	For Details See Page
Urban Transport	22,985	11,853	11,132	4-4
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	15,821	15,553	268	4-7
Direction and Administration*	13,744	10,281	3,463	4-14
	52,550	37,687	14,863	
Authorized person-years	222	254	(32)	

* Includes transfer of responsibilities for Transportation of Dangerous Goods from Departmental Administration.

Explanation of Change: The 1986-87 estimated expenditures of \$52.6 million represent a net increase of \$14.9 million or 39% over the 1985-86 forecast. Major items accounting for the change include:

	<u>\$ Million</u>
<ul style="list-style-type: none"> increase in Regina Railway Relocation \$13.6 million; decrease in special government projects for grade separation (\$2.3 million) (Urban Transport); 	11.3
<ul style="list-style-type: none"> increase in the Dangerous Goods O&M for contract of professional services \$4.5; decrease of (\$.5 million) for the decentralization of the word processing unit (Direction & Administration); and 	4.0
<ul style="list-style-type: none"> decrease in person-years due to decentralization of the word processing (11 person-years); and the over utilization of (22 person-years) in Dangerous Goods (Direction & Administration). 	(32) p-y

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast is \$964 thousand or 2.5% lower than the 1985-86 Main Estimates of \$38.7 million.

	<u>\$ Million</u>
<ul style="list-style-type: none"> increase in O&M for professional services \$2.5 million (Direction & Administration); and for grade separation special government projects \$2.3 million (Urban Transport); and 	4.8
<ul style="list-style-type: none"> deferral of (\$5.6 million) for Regina Railway Relocation project due to delay in CTC hearing required by the RRCA. 	(5.6)

Review of Financial Performance

Figure 4-2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Urban Transport	18,942	16,690	2,252
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,683	13,932	751
Direction and Administration	8,523	6,915	1,608
	42,148	37,537	4,611
Person-Years	239	222	17

The difference between actual expenditures and the Main Estimates results mainly from the following major items:

\$ Million

- delays in payments for Railway Relocation and Crossing projects (\$4.4 million); increase in payments for Urban Transportation Assistance Program \$6.5 million (Urban Transport); 2.1
- increase in purchase of vehicles for testing and contracts for defect investigation (Road Safety); 0.8
- delay in implementation of legislation concerning the transport of dangerous goods (Direction and Administration); and (0.8)
- transfer of word processing unit to Direction and Administration - \$0.5 million and 10 person-years; implementation of Rail Passenger Action Force & Crow Task Force - \$1.5 million and 1 person-year; \$0.5 million and 6 person-years for the Canrail Pass (Direction and Administration) 2.5
17 p-y

C.1 Urban Transport

Objective

To improve the efficiency of the urban transportation system; and to improve safety at railway crossings.

Specific related goals and initiatives are:

- to contribute to reducing accidents at level crossings through participation in a public information program as well as financial assistance under the Railway Relocation and Crossing Act.

Resource Summary

This function accounts for approximately 44% of the total 1986-87 Surface Transportation Activity expenditures and 1% of the total person-years. Approximately 99% of the funds for this function are contributions.

Figure 4-3: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Urban Transportation						
Assistance	-	-	-	-	6,496*	-
Railway Relocations and Crossings	22,706	-	11,580	-	12,030	-
Policy and Administration	279	2	273	2	416	5
	22,985	2	11,853	2	18,942	5

* More details are provided on page 4-5

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The actual expenditures for 1984/85 reflected the fact that the Regina Rail Relocation project implementation was delayed and funds were accordingly reprofiled to conform with a new construction schedule.

Figure 4-4: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Urban Transportation						
Assistance	6,496	-	-	-	6,496	-
Railway Relocations and Crossings	12,030	-	16,410	-	(4,380)	-
Policy and Administration	416	5	280	2	136	3
	18,942	5	16,690	2	2,252	3

Description

Urban transportation is primarily a provincial and municipal government responsibility. Financial support from the federal government is provided for Railway Relocation and Crossing Act projects and other selected activities and some research and development in the urban sector.

Performance Information/Resource Justification

Urban Transportation Assistance Program: Although the program itself terminated on March 31, 1984, some funds were expended in 1984-85 to cover projects which could not be completed within the program deadline. In addition, a comprehensive audit program is underway with approximately 10% of the projects being audited each year including both 1984-85 and 1985-86.

Figure 4-5: Breakdown of Urban Transportation Assistance Program Projects - 1978/79 to 1984/85

Type of Project	Number	UTAP Contribution (\$ millions)
Urban Transportation Projects	73	21.8
Commuter Rail Project	1	29.9
Surface Metro Project	1	2.9
Rail Relocation Studies	7	0.4
Rail Relocation	1	3.0
Rail Grade Separations	124	170.2
	207	228.2

Railway Relocations and Crossings: Figure 4-6 details funding by type of project. Railway relocation projects are undertaken to promote urban improvement and safety, and grade separations provide for the safety protection and convenience of the public at railway crossings. Operation Lifesaver is a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

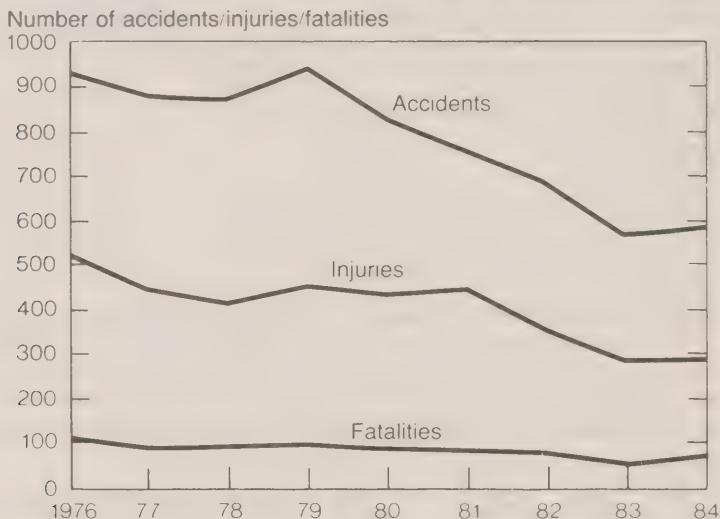
Figure 4-6: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Regina Railway Relocation	13,598	-	70
Railway Relocation and Crossing Act Grade Separation Projects	7,508	11,280	11,560
Operation Lifesaver	100	100	100
Victoriaville Rail Realignment	500	200	300
Fort Saskatchewan Rail Realignment	1,000	-	-
	22,706	11,580	12,030

The Regina Relocation Project has a total federal commitment of \$23.75 million, of which \$3 million has been provided under the Urban Transportation Assistance Program, and \$1.15 million has been paid for plan preparation.

In grade separation projects, the removal of hazardous road/rail level crossings invariably results in improved safety. The total number of accidents at level crossings in 1975 was 992 with 99 killed, while in 1984 there were 588 accidents with 68 killed. The number of injuries went from 566 to 288. Figure 4-7 shows the number of railway crossing accidents in Canada during 1976 to 1984. Further decreases in fatalities are expected for the 1986 calendar year. Reduced fatality rates at railway crossings are not solely attributed to grade separation improvements but are a result of other federal and provincial road safety programs as well. New federal funding for a grade separation and safety program of \$25 million over the fiscal years 1985/86 through 1989/90 was approved during 1985.

Figure 4-7: Railway Crossing Accidents in Canada, 1976-1984



C.2 Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to the reduction of deaths, injuries and property damage resulting from motor vehicle use through improved safety of motor vehicles; to contribute to a reduction in health impairment by reducing exhaust emission levels of new motor vehicles; and to contribute to energy conservation by reducing the average fuel consumption of new motor vehicles.

Specific related goals and initiatives are:

- to contribute to achieving fewer road fatalities during the period 1984-1988 than in 1979-1983, through improved vehicle safety standards, safety information for the public; and cooperative programs with provincial governments to increase seat belt use and reduce impaired driving;
- to ensure new vehicles comply with the 1986 fuel consumption objective of 8.6 L/100 km; and to inform the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market; and
- to ensure new motor vehicles do not exceed existing vehicle emissions standards hydrocarbons (2.0 grams/mile), carbon monoxide (25.0 grams/mile) and oxides of nitrogen (3.1 grams/mile).

Resource Summary

This function accounts for approximately 30% of the total 1986-87 Surface Transportation Activity expenditures and 63% of the total person-years.

Figure 4-8: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	15,821	141	15,553	139	14,683	139

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre and also from the disposition of capital acquisitions, such as vehicles, after testing is completed. This revenue, estimated at \$.1 million in 1986-87, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this function.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: No significant changes occurred between 1984-85 planned and actual financial performance. There was an increase (\$0.8 M) in vehicle defect investigation and purchase of vehicles for testing.

Figure 4-9: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,683	139	13,932	138	751	1

Description

Although provincial governments have responsibility for the construction and operation of road systems, the federal government retains responsibility for the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

- road safety research and safety standards for new motor vehicles and parts;
- fuel consumption; and
- vehicle emissions.

These responsibilities are administered by the following elements of the Road Safety and Motor Vehicle Directorate:

Organizational Element	Responsibilities
Traffic Safety Standards and Research	data bases and related national statistics; research; standards.
Vehicle Safety and Energy Operations	compliance with standards and provisions of the fuel economy program; public complaints of alleged defects and correction by manufacturers/importers.
Motor Vehicle Test Centre	vehicle test programs; outside client and industry programs for motor vehicle improvements.
Planning and Regional Operations	accident investigations; development and dissemination of technical information.

Performance Information/Resource Justification

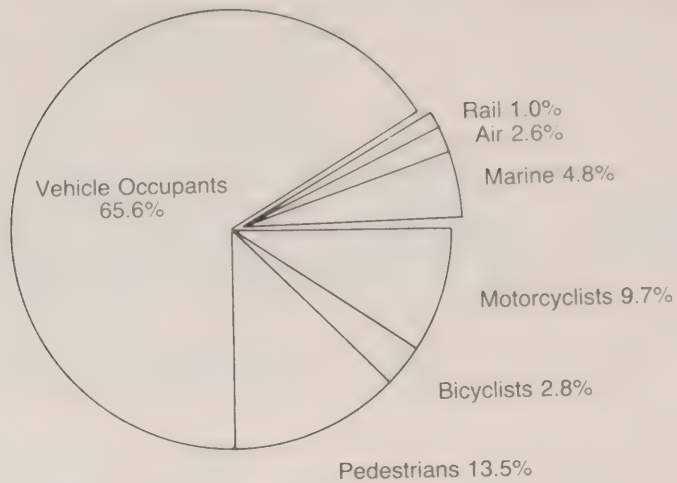
Road Safety: Research and standards development activities will continue to focus on improving motor vehicle safety, with particular emphasis on occupant restraints, braking, vehicle lighting, and transportation for the disabled. Industry compliance with safety standards will require testing of approximately 100 vehicles (at the Motor Vehicle Test Centre) and 2,500 components, technical audits of 700 manufacturers/importers, investigation of 1,500 public complaints, and monitoring of recall campaigns. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities. Technical information on road and motor vehicle safety, fuel economy and emissions will be provided to Canadians.

Capital resources of \$2,039,000 will be used to purchase vehicles used for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

A contribution of \$160,000 will be made in 1986-87 to the Roads and Transportation Association of Canada. This non-profit association of voluntary members (federal/provincial/municipal governments, carriers, manufacturers, consultants, etc.) deals with policy, economic and technical issues for all modes of transportation. Also, contributions of \$87,000 for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

As a result of Transport Canada's road safety programs, complementary provincial/territorial programs and industry efforts, Canada's road fatality rate was reduced by 45% from 1974 to 1984, primarily through improved motor vehicle safety, identification of cost-effective safety measures subsequently implemented by other levels of government, and public information. Efforts will continue to improve motor vehicle safety and cooperate with provincial governments to forestall anticipated increases in traffic fatalities. As shown in Figure 4-10, the road system is still the scene of 90% of all transportation accidents.

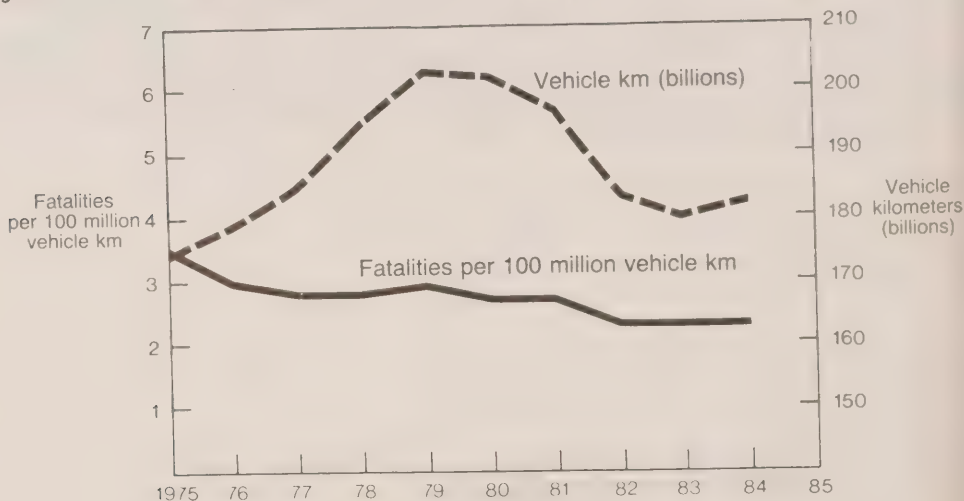
Figure 4-10: Fatality Percentage by Mode of Transportation



Based on Approximations for 1984

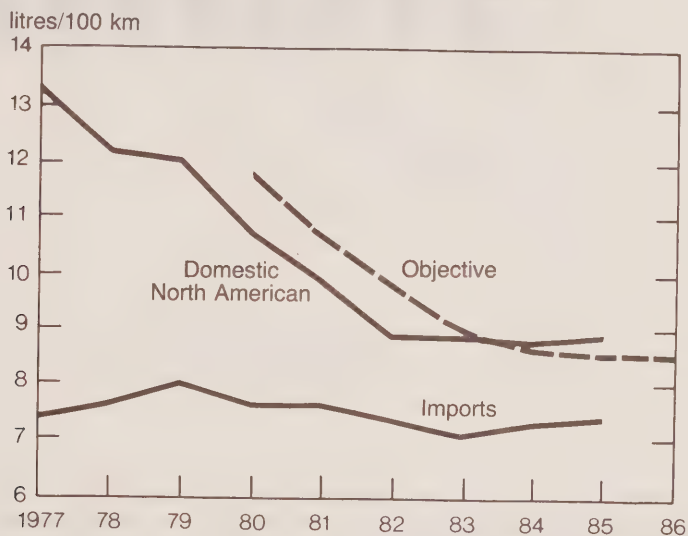
The Program has been participating with provincial governments and the automobile industry in complementary programs to reduce the road fatality rate. Figure 4-11 summarizes actual achievement and targets for this effort. Traffic fatality reductions were likely influenced by economic conditions as well as federal and provincial safety efforts to increase seat belt and child restraint use, improve motor vehicle safety, and increased enforcement of traffic offenses.

Figure 4-11: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres



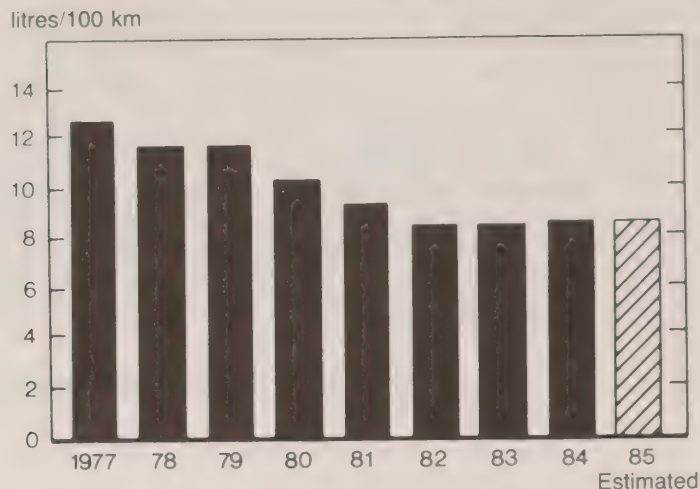
Fuel Consumption: Canada now consumes about 3.2 million terajoules of petroleum annually. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. In January, 1976 the government announced an economy program directed primarily at privately operated passenger vehicles. Manufacturers agreed to voluntarily comply with this program. To define this program and monitor compliance by industry, the Surface Activity has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analysed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 4-12, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973. To ensure the continuing improvement in motor vehicle fuel efficiency, Parliament passed the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act in 1982.

Figure 4-12: New Car Fleet Fuel Consumption Averages



The Program contributes to reducing the fuel consumption of motor vehicles by establishing and carefully monitoring voluntary fuel economy standards for new cars sold in Canada and by undertaking energy-related highway and motor vehicle R&D with industry and the provinces. Recent performance and future targets are presented in Figure 4-13.

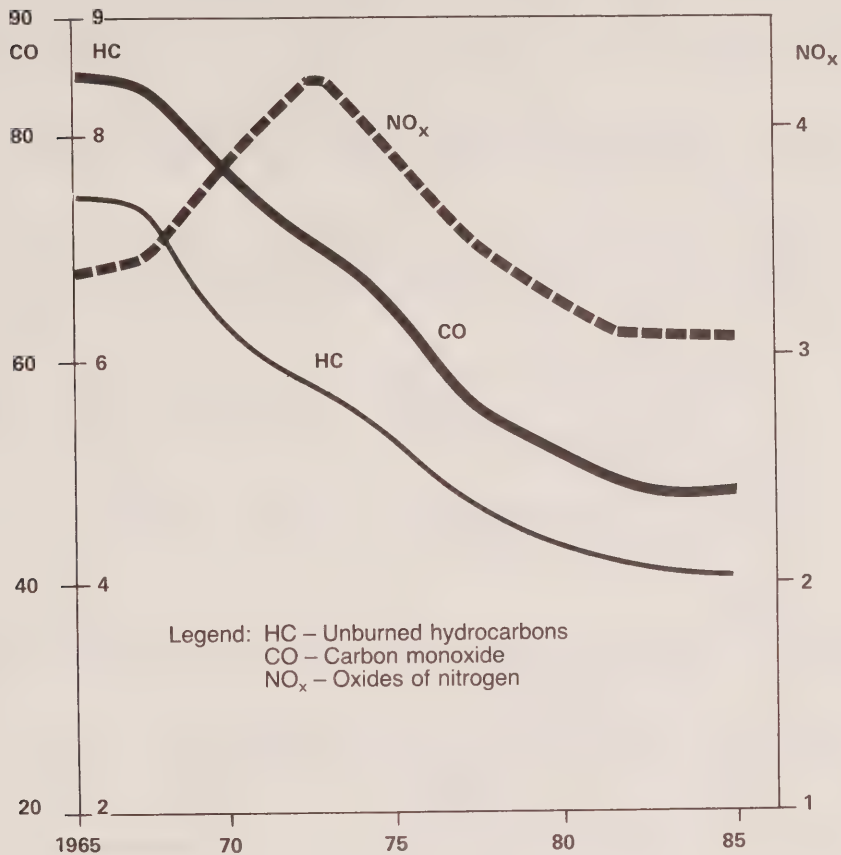
Figure 4-13: Average Fuel Consumption of New Vehicle Sales (L/100 Km)



Vehicle Emissions: Closely associated with efficient fuel consumption is the desired level of emissions produced by fuel-efficient vehicles. Standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources, and other North American engineering and energy organizations. Vehicles are purchased each year - the number and variety depend on the degree of technological change - and they are tested against current consumption and/or emission standards. Extensive studies, analyses and public consultations led to a government decision and announcement to adopt more stringent exhaust emission standards for light duty motor vehicles commencing in September 1987 for the 1988 model year.

Figure 4-14 shows the predicted rates of harmful emissions. This reflects the replacement of older vehicles with newer vehicles meeting current standards.

Figure 4-14: Predicted Average Automobile Emission Rates



C.3 Direction and Administration

Objective

To provide timely and effective direction, and financial and administrative services to the Activity; to improve all aspects of safety in the handling, offering for transport or transportation of dangerous goods; and to ensure the efficient and effective operation of a National Surface Transportation System during a national emergency.

The major initiatives for 1986-87 focus on the implementation of the remaining portions of the legislation concerning the transportation of dangerous goods:

- the conduct of a compliance program relating to dangerous goods shipping and container manufacturing activities which will shift from soft enforcement to hard enforcement strategies during this year;
- continued training of inspectors;
- continued education and awareness sessions for industry and the provinces; and
- expansion of a data Management Information System to ensure efficient program evaluation and direction.

Resource Summary

This function accounts for approximately 26% of total Surface Transportation Activity expenditures and 36% of person-years.

Figure 4-15: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	267	3	640	7	1,939	7
Planning, Finance and Administration	930	12	1,523	22	1,928	36
Emergency Planning	226	4	169	2	-	-
Dangerous Goods	12,321	60	7,949	82	4,656	52
	13,744	79	10,281	113	8,523	95

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Delay in implementing legislation concerning the transport of dangerous goods as regulations were not in place (\$.8 million); implementation of the Rail Passenger Action Force and CROW Task Force - \$1.5 million and 1 person-year; and the transfer of Word Processing unit to Direction and Administration - \$.5 million and 10 person-years;

Figure 4-16: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister						
Planning, Finance and Administration	1,939	7	420	6	1,519	1
Dangerous Goods	1,928	36	1,043	16	885	20
	4,656	52	5,452	60	(796)	(8)
	8,523	95	6,915	82	1,608	13

Description

Office of the Assistant Deputy Minister: The office manages and controls the undertakings and resources of the Activity and advises the Minister and Deputy Minister on surface transportation matters.

Planning, Finance and Administration: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Activity; to administer the use and maintenance of government rail cars.

Emergency Planning: The Surface Emergency Planning division is responsible for the development, preparation and maintenance of a wide range of contingency plans and procedures required to provide a federal response to potential emergencies regarding surface modes in order to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the National transportation system during a period of national emergency, tension, crisis, or war.

Performance Information/Resource Justification

Dangerous Goods: Responsibilities related to the Transportation of Dangerous Goods include the development and evaluation of regulations and standards, education and examination of inspectors, the carrying out of inspections and the provision of support programs for response to dangerous goods accidents; and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act. \$12.3 million is estimated for 1986-87.

Government Rail Cars: In 1959, the Department of Transport assumed responsibility for the administration of rail car service for members of the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet Ministers, foreign dignitaries visiting Canada, Parliamentary committees, or delegates on official business and, as provided under Section 292 of the Railway Act, for staff and officers of the Canadian Transport Commission. This service is provided through a government-owned, two-car unit for use by the Royal Family and the Governor General and one private rail car on loan from VIA Rail for use by the Prime Minister and Cabinet Ministers. Three person-years are directly involved in providing steward services.

Figure 4-17: Summary of Maintenance Costs for Government Rail Cars (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Personnel costs	104	3	101	3	141	3
Maintenance costs	86	-	86	-	114	-
	190	3	187	3	255	3

D. Departmental Administration

Overview

The Departmental Administration activity comprises the Offices of the Minister, Minister of State, Deputy Minister and Associate Deputy Minister, policy co-ordination, strategic planning and research, surface passenger and rail freight program delivery, provision of services in finance, personnel, training, internal audit, program evaluation and review, computers, management systems, materiel management and contracting, general administration, security, public affairs, and legal counsel.

As part of the department's priority to eliminate activities and rationalize its size in terms of resources, and in line with the government's priority of expenditure reduction, centralization of policy development, planning, personnel, and financial services has been initiated. Reflected in these estimates are the transfer of resources from the Marine, Air and Surface Administrations for the estimates year, 1985-86 forecast and 1984-85 actual expenditures of the following functions: policy development, surface passenger and freight transportation systems development, personnel, finance, and operational review.

Activity Objectives

To provide overall direction, management and services in support of operating modal components and crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Activity Table of Contents	Page
D.1 Direction and Coordination	5-7
D.2 Planning, Research and Development	5-35
D.3 Administration and Common Services	5-40
D.4 Transportation Training	5-44

Financial Summary

Figure 5-1: Financial Requirements (\$'000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change	For Details See Page
Direction and Coordination ¹	892,091	1,015,213	(123,122)	5-7
Planning, Research and Development	19,313	22,152	(2,839)	5-35
Administration and Common Services ²	104,330	110,399	(6,069)	5-40
Transportation Training	37,073	40,167	(3,094)	5-44
Deficit Reduction ³	(78,212)	-	(78,212)	
	974,595	1,187,931	(213,336)	
Less Revenue				
Administration and Common Services	3,090	3,959	(869)	5-40
Transportation Training	2,737	2,737	-	5-44
Departmental Operations	968,768	1,181,235	(212,467)	
Payment to Canada Harbour Place Corporation ⁴	9,184	55,609	(46,425)	
Total Program	977,952	1,236,844	(258,892)	
Authorized person-years	3,071	3,266	(195)	

1 This activity includes payments to VIA Rail (1986-1987 \$500 M, 1985-1986 \$600 M), and CN Marine (1986-1987 \$146 M, 1985-1986 \$103 M), see Figure 5-7, page 5-14.

2 This activity includes net cash requirements of \$2.6 million for the Stores Revolving Fund. For details see page 5-43.

3 The department is committed to further reductions in 1986-87. However, details of the measures required have not been finalized, and in the meantime, the planned decrease in resources, including 62 P-Ys, is temporarily shown against Departmental Administration.

4 Payments to CHPC are decreasing as facilities become operational.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are approximately \$259 million lower than the 1985-86 forecast. This decrease is primarily due to the:

	<u>\$ Millions</u>
● decrease in payment to Canada Harbour Place Corporation	(46.4)
● decrease in Stores Revolving Fund drawdown (Administration and Common Services)	(1.0)
● decrease in capital requirements for construction at Coast Guard College, Sydney, N.S. (Transportation Training)	(3.4)
● decrease resulting from cancellation of Transport University Program (Planning, Research and Development)	(1.2)
● increase to implement Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development (Direction and Coordination)	1.3
● net increase in salaries and wages items for price adjustment	2.1
● deficit reduction - temporary allocation pending development of detailed plan	(78.2)
● completion of Highway Strengthening Programs in 1985-86 (Direction and Coordination)	(19.4)
● increase in payments to CN Marine due mainly to a revised drawdown system (Direction and Coordination)	43.3
● completion of purchase of Hopper Car program (Direction and Coordination)	(39.0)
● cabinet approval in spring 1985 to reduce VIA reference level as part of overall government initiative to reduce the deficit (Direction and Coordination)	(100.0)

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast for Departmental Operations is \$21.4 million or 1.8 % higher than the 1985-86 Main Estimates of \$1,215.4 million. The difference of \$21.4 million reflects the following major items:

	<u>\$ Millions</u>
● federal assistance to provinces relating to EXPO 86 participation (Direction and Coordination)	1.0
● increased payments in the primary Highway Strengthening/Improvement Agreement (phase II) in the Maritimes and Nfld., SRCP program in N.B. and Nfld., and Highway Development Subsidiary Agreements under ERDA with P.E.I. and N.B. (Direction and Coordination)	13.3
● increased payments for purchase of hopper cars (Direction and Coordination)	39.0
● decreased payments to CN Marine due to the requirement that surplus funds be used prior to requests for additional subsidy payments	(30.1)

Review of Financial Performance

Figure 5-2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Direction and Coordination*	1,148,998	1,171,618	(22,620)
Planning, Research and Development	25,666	24,836	(1,170)
Administration and Common Services	108,448	102,736	5,712
Transportation Training	36,449	43,781	(7,332)
	1,317,561	1,342,971	(25,410)
Revenue			
Administration and Common Services	(3,274)	(3,090)	184
Transportation Training	(2,602)	(2,737)	(135)
	1,311,685	1,337,144	(25,459)
Non-Budgetary			
Canadian National Railways Co.	6,100	13,226	(7,126)
TOTAL	1,317,785	1,350,370	(32,585)
Authorized person years	3,245	3,263	(18)

* Includes payments to VIA Rail and CN Marine, see Figure 5-8.

Explanation of change: The authorized person-years and level of spending were increased through Supplementary Estimates, mainly in response to the government's economic initiative of accelerating or advancing some capital projects, implementation of a Safety Survey and Safety Advertising Campaign, increased Stores Revolving Fund drawdown, implementation of a comprehensive Internal Audit and Program Evaluation Plan, and reinstatement of University Grants and Contributions in support of transportation. Actual financial requirements were \$32.6 million or 2.4 % lower than projected in its original plan. The major causes of this decrease are as follows:

	<u>\$ Millions</u>
• delay in implementation of research and development projects (Planning, Research and Development)	(1.0)
• increase in Stores Revolving Fund drawdown (Administration and Common Services)	0.4
• delays in financial systems development (Administration and Common Services)	(1.2)
• lower student loading at the Transport Canada Training Institute (Transportation Training)	(1.1)

- application of working capital accumulated by VIA Rail for the financing of the 1984 Capital Budget; as well, there were reduced operating losses in the first quarter of 1985. (Direction and Coordination) (141.9)
- increased payments for Branch Line Rehabilitation and Hopper cars programs. \$78.7 million; payments made under Western Grain Transportation Act \$29.3 million; and Newfoundland Railway Containerization program \$5.7 million (Direction and Coordination) 113.7
- decrease in funds provided for the purchase of shares in CN to assist CN Marine in financing fixed asset acquisitions (Direction and Coordination) (7.1)
- implementation of Safety Survey and Safety Advertising Campaign (Direction and Coordination) 2.5
- reinstatement of Grants and Contributions in support of transportation research (Planning, Research and Development) 1.8
- implementation of Program Evaluation Plan (Administration and Common Services) 1.1
- implementation of national data processing system (Administration and Common Services) 2.2
- rephasing of EDP Facilities implementation (Administration and Common Services) 1.3
- postponement, contract issuance delay, and reprofiling of capital projects (Transportation Training)
 - Electronic Equipment (2.5)
 - Boathouse and Machine Shop (4.9)
 - Expansion of CCG College (.6)
 - Physical Training Facilities 1.1
- other miscellaneous minor items 3.6

D.1 Direction and Coordination

Objectives

To ensure that the objectives of Transport Canada are implemented in a consistent manner, to provide co-ordination of departmental policy, and to ensure the development of safe and efficient surface passenger and freight transportation systems.

Specific goals and initiatives for 1986-87 which focus on functions formerly under Surface Administration and now consolidated under the Coordination Group, are:

- to continue efforts with the provinces and industry to reduce or remove unnecessary motor carrier regulations in a uniform manner;
- to work with provinces and territories through the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) to develop and implement Phase I of regulatory reform in the trucking industry;
- to develop a more structured approach to the transportation needs of the disabled in the surface modes;
- to manage and co-ordinate a three-year demonstration project on transportation of disabled travellers by Roadcruiser in Newfoundland;
- to monitor urban transportation activity with particular emphasis on the manufacturing and research and development sectors;
- to administer, during 1986-87, the federal contribution of \$40.6 million and \$13.1 million for (i) Highway Transportation Subsidiary Agreements under the Economic and Regional Development Agreement (ERDA with the provinces of Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Quebec) and (ii) Phase II Federal/Provincial Highway Strengthening/Improvement Programs (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island) respectively.
- to implement a more efficient drawdown system recommended by the Comptroller General for Crown Corporations;
- to improve the effectiveness and efficiency of ferry services by implementing proposed rationalization of CN Marine's Gulf and Coastal services, assisting CN Marine's transition to a separate Crown Corporation, reducing interprovincial ferry costs per unit of output by providing new equipment, and improving performance indicators for monitoring purposes;

- to reduce CN Marine Inc. operating costs by the provision of new, more efficient vessels;
- to contribute to improved grain handling and transport systems and railway capacity by following up the review of the Western Grain Transportation Act, managing rehabilitation programs for selected grain-dependent branch lines, and assessing innovative railway operations methods intended to improve efficiency.
- to bring about operating cost savings, higher revenues, and a reduction of government operating subsidies per passenger kilometre in constant dollars;
- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger program through the development and implementation of rail passenger legislation, regulation and policy direction; and
- to continue to make available to VIA Rail funds for capital expenditures on rolling stock, maintenance, stations and other facilities, and infrastructure;

Resource Summary

This function accounts for approximately 84% of the total 1986-87 gross expenditures and 12% of total person-years for departmental operations.

Figure 5-3: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Offices of the Ministers and Deputy Minister	5,969	99	5,254	91	6,172	84
Office of the Associate Deputy Minister	4,244	29	4,641	38	2,355	29
Coordination Group*	881,878	235	1,005,318	248	1,140,471	235
	892,091	363	1,015,213	377	1,148,998	348

Figure 5-4: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	17,281	2	16,720	1	15,706	1
Professional and special services	8,624	1	8,088	1	6,933	1
Other*	649,945	73	710,182	70	746,884	65
Capital	641	-	1,052	-	534	-
Grants and contributions	215,600	24	279,171	28	378,941	33
	892,091	100	1,015,213	100	1,148,998	100

* Includes payments to VIA Rail and CN Marine, see Figure 5-7.

Past Financial Performance

1984-1985 Financial Performance: The under expenditure in highways construction payments results from contractors having been unable to complete the anticipated level of work due to poor weather conditions and, in some cases, delays in awarding contracts.

The Branch Line Rehabilitation Program funding was increased by \$61.5 million. Hopper Car acquisitions were accelerated by \$18.8 million to take advantage of reduced acquisition costs due to slack in the industry. Payments of \$29.3 million were made to Railways pursuant to Section 73(2) of the WGTA which were not planned for in the Estimates. The NFLD Containerization Program was reprofiled by \$5.7 million in late 1984 to take into account the lapsed funds at its commencement and to assist in labour adjustments. The Office of the Grain Transportation Administrator was established as a separate program.

Late approval and delays in the implementation of planned capital projects and the application of working capital accumulated by VIA Rail for the financing of the 1984 Capital Budget reduced federal funding requirements by \$142 million. As well, there were reduced operating losses in the first quarter of 1985, offset by increases in labour assistance payments. Montreal commuter funding was reduced by government from \$12 million to \$4 million to reflect changed cash flow requirements, and further cut back by delays in the province's implementation program.

Increase in payments to pensioners under P.E.I. Provident Fund - \$0.4 million.

A national Safety Survey and Advertising Campaign was implemented requiring \$2.5 million. In addition, the Secretariat responsibility for EXPO 86 was assumed during the year requiring \$.9 million.

Figure 5-5 : 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Offices of the Ministers and Deputy Minister	6,172	84	4,020	78	2,152	6
Office of the Associate Deputy Minister	2,355	29	1,328	15	1,027	14
Coordination Group*	1,140,471	235	1,166,270	251	(25,799)	(16)
	1,148,998	348	1,171,618	344	(22,620)	4

* Includes payments to VIA Rail and CN Marine, see Figure 5-8.

Description and Resource Justification

The Offices of the Ministers, Deputy Minister and Associate Deputy Minister are funded through this function, as are the departmental security and EXPO 86 Secretariat components.

The responsibility for Marine Casualty Investigations has been transferred from Marine Transportation to the Transportation Safety Office. This organization is responsible for the investigation of shipping casualties and crew accidents; for the administration and technical presentation of formal investigations (public hearings); for the review of all investigation reports and the formulation of recommendations for preventing a recurrence; for the recording of all casualties and accidents; for the production of annual statistics; and, upon request, for the provision of information on casualties and accidents.

Twenty-eight investigators located in headquarters and regional offices investigate shipping casualties and crews accidents. In addition, a dedicated team has been established to give effect to, or provide advice on, those of the "Study on Marine Casualty Investigation in Canada" one hundred recommendations which pertain to the marine mode.

Figure 5-6 shows statistical information over the past years.

Figure 5-6: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
Calendar year			
1980	972	72	176
1981	1,365	70	163
1982	1,463	181	161
1983	1,345	47	155
1984	1,381	51	36

Coordination Group: This group deals with any issue not specific to any one mode of transportation and provides functional advice and authority on corporate matters in the following service areas:

- advice to the Minister of Transport on short and long term issues relating to Crown Corporations, particularly those reporting to him, including development of strategies affecting the general direction given to Corporations, Corporate Plans development and review, diversification and privatization initiatives;
- advice to and coordination with other department components and central agencies pertaining to Crown Corporation-related activities and plans;
- liaison with Senior Crown Corporation officials, particularly in CN and Air Canada;
- development of Cabinet, Treasury Board, Order-in-Council and other documentation required for approval of Crown Corporation plans and activities, particularly CN and Air Canada;
- advice to the Minister on short and long-term issues and strategies relating to the air, marine and surface transportation systems;
- advice to the Minister on appeals against decisions of the Canadian Transport Commission;
- advice to the Minister on international, provincial and industrial issues which are likely to have an impact on Transport Canada and its policies;
- advice to Cabinet on petitions to the Governor in Council;
- coordination of Transport Canada's external relations with other governments, federal departments and agencies, international organizations, and industry (carriers and shippers) through a program of liaison and formal meetings;

- management of the Federal-Provincial agreements subsidiary to the Economic and Regional Development agreements or memorandum of understanding aimed at closer program coordination;
- coordination and advice, on department-wide programs for privacy and access to information, human rights, emergency planning and operation of the Transport Canada Situation Centre and transportation of the handicapped (including improved services), as well as the Alaska Highway Gas Pipeline;
- co-ordinating departmental preparation for international events such as EXPO '86, Calgary Olympics and the International Youth Year; and
- support services to the Office of the Minister (Parliamentary liaison, correspondence).

The marine and air policy functions, formerly under the Marine and Air Administrations respectively, are now contained in the Coordination Group.

Major areas formerly under Surface Administration and now contained in the Direction and Administration function comprise approximately 82% of the total Departmental Administration gross resources. These major areas (or portions thereof) are Urban Transport, Highway Transport, Water Transport, Rail Freight Transport, Rail Passenger Transport, Direction and Administration.

Resource Summary

Figure 5-7: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
URBAN TRANSPORT						
Seniors Transportation	-	-	311	-	262	-
Demonstration Project	-	-	500	-	200	-
Transportation of Disabled	2,000	-				
	2,000	-	811	-	462	-
HIGHWAY TRANSPORT						
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	13,078	-	20,121	-	19,052	-
Phase II of Newfoundland Program	-	-	553	-	7,097	-
Special Highway Program -						
Newfoundland	-	-	7,786	-	20,780	-
New Brunswick	-	-	20,356	-	18,237	-
Economic & Regional Development -						
Prince Edward Island	1,882	-	4,517	-	1,133	-
New Brunswick	13,700	-	10,154	-	6,197	-
Newfoundland	20,550	-	7,580	-	-	-
Quebec	4,500	-	2,000	-	-	-
Contributions to R.T.A.C.	-	-	60	-	-	-
Policy and Administration	1,902	18	2,050	16	2,173	18
	55,612	18	75,177	16	74,669	18
WATER TRANSPORT						
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	15,678	-	20,224	-	19,497	-
Private operators	10,510	-	12,522	-	13,580	-
CN Marine Inc.	146,106	-	102,811	-	164,707	-
Policy and Administration	2,374	23	2,097	21	1,714	21
Non-Budgetary						
Share purchase in CNR	-	-	-	-	6,100	-
	174,668	23	137,654	21	205,598	21

Figure 5-7: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years (Cont'd)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
RAIL FREIGHT						
Grain Transportation Support						
Branch line rehabilitation	98,320	-	97,780	-	132,900	-
Acquisition of hopper cars	-	-	39,016	-	114,670	-
Leasing of hopper cars	17,242	-	16,475	-	16,142	-
Canada Grain Council Grainbase	90	-	90	-	90	-
Canada-Manitoba subsidiary						
Agreement on Churchill	3,000	-	6,000	-	49	-
Trucking Subsidy	-	-	70	-	175	-
Payments to Railways resulting from implementation of the Western Grain Transportation Act	-	-	-	-	29,336	-
Thunder Bay Rail Issues Task Force	-	-	3	-	17	-
Freight development - Nfld. railway containerization	-	-	3,000	-	8,263	-
Labour assistance	647	-	1,280	-	1,446	-
Policy, planning and administration	2,706	25	2,479	23	3,577	30
	122,005	25	166,193	23	306,665	30
RAIL PASSENGER						
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	358,100	-	365,500	-	472,201	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	132,300	-	229,500	-	55,015	-
Labour assistance	9,600	-	5,000	-	10,300	-
Montreal Area commuter train services	6,000	-	4,100	-	1,274	-
Capital	-	-	40	-	114	-
Policy, Planning and Administration	2,062	19	2,042	17	1,196	16
	508,062	19	606,182	17	540,100*	16
DIRECTION AND ADMINISTRATION						
Policy and Analysis	7,318	9	8,004	9	8,142	9
TOTAL	869,665	94	994,021	86	1,135,636	94

*FY 1984-1985 includes non-cash VIA operating expenditures.

Past Financial Performance

Figure 5-8: 1984-85 Financial Performance (\$'000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
URBAN TRANSPORT						
Transportation of Disabled	200	-	-	-	200	-
Seniors' Transportation Demonstration Project	262	-	-	-	262	-
	462	-	-	-	462	-
HIGHWAY TRANSPORT						
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	19,052	-	23,000	-	(3,948)	-
Phase II of Newfoundland Program	7,097	-	9,060	-	(1,963)	-
Special Highway Program -						
Newfoundland	20,780	-	14,332	-	6,448	-
New Brunswick	18,237	-	15,600	-	2,637	-
Economic and Regional Development -						
New Brunswick	6,197	-	-	-	6,197	-
Prince Edward Island	1,133	-	-	-	1,133	-
Policy and Administration	2,173	18	2,366	20	(193)	(2)
	74,669	18	64,358	20	10,311	(2)
WATER TRANSPORT						
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	19,497	-	19,500	-	(3)	-
Private operators	13,580	-	11,310	-	2,270	-
CN Marine Inc.	164,707	-	164,707	-	-	-
Policy and Administration*	1,714	21	2,608	24	(894)	(3)
Non-Budgetary						
Share purchase in CNR	6,100	-	13,226	-	(7,126)	-
	205,598	21	211,351	24	(5,753)	(3)

*Includes capital expenditures of \$191,000 (Main Estimates \$461,000)

Past Financial Performance

Figure 5-8: 1984-85 Financial Performance (\$000) (Cont'd)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
<u>RAIL FREIGHT</u>						
Grain Transportation Support						
Branch Line Rehabilitation	132,900	-	71,350	-	61,550	-
Acquisition of hopper cars	114,670	-	95,900	-	18,770	-
Leasing of hopper cars	16,142	-	17,718	-	(1,576)	-
Payments to Railways resulting from implementation of the Western Grain Transportation Act	29,330	-	-	-	29,336	-
Freight development - Nfld						
Railway Containerization	9,709	-	4,000	-	5,709	-
Other freight development	331	-	-	-	331	-
Policy, Planning and Administration	3,196	26	3,336	31	(140)	(5)
Office of the Grain Transportation Coordinator	381	4	1,880	20	(1,499)	(16)
	306,665	30	194,184	51	112,481	(21)
<u>RAIL PASSENGER</u>						
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	472,201	-	476,500	-	(4,299)	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	55,015	-	197,900	-	(142,885)	-
Labour assistance to VIA, CN, and CP Rail	10,300	-	5,000	-	5,300	-
Montreal Area Commuter Train Services	1,274	-	12,000	-	(10,726)	-
Capital	114	-	-	-	114	-
Policy, Planning and Administration	1,196	16	1,776	20	(580)	(4)
	540,100	16	693,176	20	(153,076)	(4)
<u>DIRECTION AND ADMINISTRATION</u>						
Policy and Analysis	8,142	9	7,610	9	532	-
	8,142	9	7,610	9	532	-
TOTAL	1,135,636	94	1,170,679	124	(35,043)	(30)

Description

Urban Transport: Transportation assistance for the disabled for which \$2 million annually in new funds was identified in June 1985.

Highway Transport:

Payments for Highway Construction: The government enters into cost-sharing agreements with the provinces for the strengthening and improvement of primary and other selected highways. Highway construction programs provide such benefits as improved safety, increased capacity, reduced user costs, higher vehicle load limits, and reduced travel times.

Policy and Administration: This component contains the resources required to develop, implement and monitor policies and programs pertaining to highway construction and motor carrier operations. Responsibilities include negotiating and administering highway construction agreements and conducting engineering and economic evaluations of highway programs. While responsibility for the regulation of extra-provincial motor carrier operations has been delegated to provincial regulatory agencies under the Motor Vehicle Transport Act, collaboration is ongoing to ensure that administration of the federal jurisdiction is consistent with federal policy. The Highway Transport Directorate is responsible for promoting uniform provincial regulations and developing federal policies to encourage efficient and effective inter-provincial and international trucking and bus operations.

Water Transport:

Payments for Ferry and Coastal Shipping Services: The federal policy limits eligibility for water transport financial assistance to constitutional services, alternatives to constitutional services, Newfoundland coastal services, services offering special development opportunities and services to remote communities. Constitutional services are those which the federal government has an obligation to support under the Terms of Union with Newfoundland and the Terms of Confederation with Prince Edward Island. The recipients of financial assistance under this policy are:

- British Columbia (grants);
- six private operators of ferry services on the East Coast (subsidies); and
- CN Marine Inc. operator of five passenger, vehicular, container and railcar ferry services, in the Atlantic provinces, and the Newfoundland coastal service (subsidy).

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of water transportation assistance and associated services subsidized by the federal government. Responsibilities include setting levels of service for subsidized water transport, negotiating and monitoring performance against operating contracts with CN Marine Inc. and private operators of ferry services, negotiating agreements with provincial governments for shared-cost ferry services and ensuring a proper federal input to inter- and intra-provincial ferry and other coastal water services.

Rail Freight Transport:

Freight Development - Newfoundland Railway Containerization: This five- year program commenced in 1980-81. Its primary objective was to revitalize the Newfoundland railway, and to determine the role that the railway should play in the overall transportation system. The program developed and tested a fully operational container-based railway. Funds had been allocated for the purchase of containers, the placement of modern container loading equipment at key distribution points and the purchase of appropriate narrow-gauge railway equipment including flatbed cars and yard equipment, to permit effective interlining with the marine and trucking modes. Other responsibilities include advising the government on all matters concerning rail freight and grain movement and handling, monitoring railway services and freight rates, and assessing railway technology and energy efficiency.

Labour Assistance Program: This program provides enriched benefits to existing CN agreements and was implemented to alleviate the adverse effects of a permanent nature on railway employees in Newfoundland resulting from the implementation of the container program.

Branch Line Rehabilitation Program: This program is aimed at improving the branch line system in Western Canada in order to permit the movement of railway cars at specified weight and speed standards. Work is restricted to grain-dependent lines which are protected from abandonment by order-in-council until the year 2000.

Hopper Car Program: Contributions are provided to the Canadian Wheat Board for the leasing of hopper cars to assist in transporting grain to markets.

Policy Planning and Administration: This component contains the resources required for administering policies, plans and programs for all aspects of rail freight assistance and associated services provided by the Program. Responsibilities include assessing the commercial viability of the railway system, evaluating government programs and projects, providing advice on subsidies and legislative proposals, and advising the Minister on the administration of certain lands of the Canadian Government Railways which was a group of government owned railway companies that are a part of the Canadian National Railway.

Compensation to Railways for Losses Incurred in the Transportation of Grain: The federal government agreed to compensate the railways for losses incurred in the transportation of grain for the 1982-83 crop year and to December 31, 1983 for 1983-84 crop year, at which date the Western Grain Transportation Act became operative.

A payment was made in 1984-85 government fiscal year of \$29.5 million as a final payment prior to the Canadian Transport Commission assuming responsibility after January 1, 1984.

Rail Passenger Transport:

VIA Rail Payments: Since April 1, 1979, VIA Rail has been responsible, under the Railway Passenger Services Contract with the Minister of Transport, for managing all rail passenger services in Canada formerly operated by CN Rail and CP Rail. Before this transfer of responsibility, 80% of the passenger losses of CN and CP had been subsidized under the Railway Act. VIA Rail must provide the services identified by the Minister in contracts called Subsidiary Service Requests (SSR). SSR's cover all of VIA Rail's railway passenger services. VIA Rail, in turn, manages and markets services, maintains its equipment, provides customer services, and contracts with CN and CP for running rights and operation of passenger trains on their rail systems and other support services.

Montreal Area Commuter Train Service: These grants, made to the province of Quebec, are for the modernization of commuter train services in the Montreal area.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required to administer payments for rail passenger services, to provide advice with respect to rail passenger policy, to assess program performance and to conduct studies on the efficiency and cost effectiveness of rail passenger services.

Direction and Administration:

Policy and Analysis: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Program; and to administer the contribution agreements between the federal government and the CNR related to the Supplementary Pensions for Newfoundland Employees, the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge.

Performance Information/Resource Justification

Urban Transport:

1985-86 marked the second year of a two-year program to provide capital assistance for the acquisition of specially equipped vehicles for the transportation of the disabled in small urban or rural communities. Funds were also expended to demonstrate volunteer-based mobility concepts to culminate in a "how-to" manual for distribution to groups wishing to organize transportation services for the disabled. Work was also begun to develop a demonstration project involving the use of an accessible taxi as part of the fleet of a commercial taxi operation.

Funding was also begun in June 1984 for a two-part demonstration project of special transportation services for senior citizens in Winnipeg, Manitoba to be carried out over two years (1984-85 and 1985-86). The demonstration is intended to test door-to-door services in a densely populated urban milieu and a fixed-route service in a suburban setting. Each component will be testing and evaluating the suitability of a specially designed "kneeling" bus intended for the use of the transportation of the disabled.

Highway Transport:

Highways Development: A second phase of the highway strengthening/-improvement program was approved in 1982 for the three Maritime provinces (New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island). This involves an expenditure of \$84 million, of which \$13.1 million is estimated for 1986-87. The agreements with the Maritime provinces will last for five years (1982-83 to 1986-87). A similar phase II program was approved for Newfoundland, where the federal outlay amounted to \$36 million, the final payment of which was made during 1985-86.

Additional highway funding programs under a special government program for road construction and improvement projects on selected highways and secondary roads in New Brunswick and Newfoundland were approved in 1983-84. Both programs ran for three years (1983-84 to 1985-86) and have involved a total federal expenditures of \$35 million in Newfoundland and \$44 million in New Brunswick during the agreement period.

Subsidiary agreements under the Economic Regional Development Agreement on Transportation Development containing specific highway and road construction and upgrading programs were executed during 1984-85 with the provinces of Prince Edward Island and New Brunswick. These programs of road construction activities cover a five-year period terminating on March 31, 1989 with total costs amounting to \$32.8 million in P.E.I. and \$90.5 million in N.B. with federal contributions amounting to \$16.4 million and \$63.4 million respectively.

Subsidiary agreements on Transportation Development containing specific road construction and upgrading programs were also executed during 1985-86 with the provinces of Newfoundland and Quebec. These programs of road construction activities cover a five-year period in the case of Quebec with federal contributions amounting to \$49.0 million and a seven-year period with Newfoundland with federal program contributions amounting to \$112.5 million.

Figure 5-9: Contributions to Highways Construction and Upgrading Program by Province (\$000)

		1974-75 to 1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	Forecast 1985-86	Total
B.C.	(1) (3)	10,000 -	2,500 -	- -	- -	- -	- 704	- -	- -	- -	12,500 704
Alta.	(1) (2)	10,000 28,242	2,500 9,205	- 5,885	- -	- -	- -	- -	- -	- -	12,500 43,332
Sask.	(1) (2)	10,000 26,288	2,434 8,734	2,500 5,554	7,500 -	- -	- -	- -	- -	- -	22,434 40,576
Man.	(1) (2)	8,935 38,193	1,378 13,889	6,158 8,102	- -	- -	- -	- -	- -	- -	16,471 60,184
Que.	(3) (5)	- -	- -	- -	- -	- -	10,851 -	19,714 -	- -	- 2,000	30,565 2,000
N.S.	(2)	5,175	10,254	15,049	1,522	-	6,892	9,161	7,346	9,390	64,789
N.B.	(2) (3) (4) (5)	850 - - -	4,449 - - -	8,360 - - -	9,661 - - -	7,681 - - -	5,747 1,587 - -	7,436 426 6,088 -	9,935 - 18,237 6,197	8,431 - 20,356 10,154	62,550 2,013 44,681 16,351
P.E.I.	(2) (5)	423 -	2,242 -	2,989 -	1,346 -	- -	1,449 -	1,203 -	1,771 1,133	2,300 4,517	13,723 5,650
Nfld.	(2) (4) (5)	- - -	9,805 - -	15,984 - -	3,628 - -	583 - -	12,100 - -	16,545 7,356 -	7,097 20,780 -	553 7,786 7,580	66,295 35,922 7,580
Contribution to R.T.A.C.		-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
Total (\$000)		138,106	67,390	70,581	23,657	8,264	39,330	67,929	72,496	73,127	560,880

- (1) Prairie Northland Highway Program
- (2) Primary Highway Strengthening/Improvement Plan
- (3) Other Highway Funding Programs (transferred from DREE)
- (4) Special Government Projects Program
- (5) Economic and Regional Development Agreements (ERDA)

NOTE: Records are not maintained at Transport Canada to indicate the accumulated mileage/kilometres of highway improvements. In some cases, for example final paving, projects represent the final step on projects not implemented under the Program. Likewise some grading projects implemented as part of the Programs will not be completed due to time and financial constraints.

Regulatory Reform in Trucking: The purpose of regulatory reform in trucking is to increase efficiency and productivity in the Canadian trucking industry so that Canadian commercial enterprises can be competitive with those of our international trading partners. Federal and Provincial transport ministers have agreed in principle to develop and implement a first phase of regulatory reform by January 1, 1987 and to implement a second phase by January 1, 1988.

Water Transport:

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Provinces: In return for a commitment by the Provinces of Newfoundland and Quebec to provide adequate services in specific areas and by British Columbia to ensure adequate passenger and cargo services on the West Coast generally, the Department of Transport pays annual grants to the three provincial governments. Each subsidy is modified annually to reflect changes in the Consumer Price Index in the cities of Vancouver, St. John's and Quebec City, respectively. Figure 5-10 shows the payments made, or to be made.

Figure 5-10: Grants to the provinces (\$000)

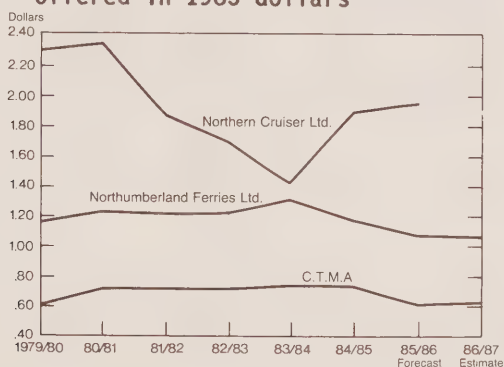
	1986-87 Estimates	1985-86 Forecast	1984-85 Actual	1983-84 Actual
British Columbia	15,678	14,896	14,360	13,683
Newfoundland	-	2,362	2,267	2,140
Quebec	-	2,966	2,870	2,734
Total	15,678	20,224	19,497	18,557

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Private Operators: Subsidy payments are made to private operators to supply ferry and coastal passenger and freight services. All of the ferry services in this category are inter-provincial except the Black's Harbour/Grand Manan service in New Brunswick, the Placentia Bay service and the Jackson's Arm/Harbour Deep service in Newfoundland. Figure 5-11 shows subsidy payments for the acquisition of ferry services from private carriers. Figure 5-12 shows subsidy per auto-equivalent nautical mile of capacity offered for three of the largest private operators.

Figure 5-11: Subsidy Payments for the Acquisition of Ferry Services from Private Carriers

Service	Estimates 1986-87			Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	Actual 1983-84
	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
	(\$000)			(Percentage of Eligible Costs)			
Private Carriers							
Jackson's Arm/Harbour Deep, Nfld. (Sail Labrador Ltd.)	306	11	295	96	96	-	-
Woods Islands, P.E.I./ Caribou, N.S. (Northumberland Ferries Ltd.)	10,125	3,975	6,150	61	61	64	65
St Barbe, Nfld/ Blanc Sablon, P.Q. (Northern Cruiser Ltd.)	1,796	556	1,240	69	73	74	55
Souris, P.E.I./ Cap-aux-Meules, P.Q. (C.T.M.A.)	4,355	2,330	2,025	46	47	50	51
Black's Harbour, N.B./ North Head, N.B. (Coastal Transport Ltd.)	989	730	259	26	27	30	31
Argentia, Petite Forte, South East Bight and Little Paradise in Placentia Bay (Puddister Trading Co. Ltd.).	569	28	541	95	96	96	96
Total	18,140	7,630	10,510	-	-	-	-

Figure 5-12: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered in 1983 dollars



Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto equivalent units x # of trips per vessel x crossing length in nautical miles.

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to CN Marine Inc.: Since January 1, 1979, CN Marine Inc. has provided ferry and coastal shipping services under operating contracts with the Department of Transport. The Department also has contracts for the carriage of rail cars by CN Marine Inc. between the mainland and the provinces of Prince Edward Island and Newfoundland. These contracts are renegotiated annually, subject to the terms and conditions of the Tripartite Agreement between Transport Canada, CNR and CN Marine Inc. which has recently been reviewed. New vessels will be acquired, within existing funding levels, which will result in more efficient services, increased capacity, and reduction of operating costs.

The operating contracts are by calendar year to correspond with the companies' fiscal year. Figure 5-13 shows the allocation of planned 1986-87 payments by calendar year.

Figure 5-13: Allocation of Planned 1986-87 Payments to CN Marine Inc. by Calendar Year (\$000)

1986 calendar year	
Forecasted payments	122,500
Less funding provided from previous years' appropriation	-
	122,500
1987 calendar year	
Provision for first quarter	23,606
	146,106

Figure 5-14 outlines the basis used to arrive at the level of payments to CN Marine Inc. for calendar year 1985. Figure 5-15 details these payments by ferry service offered.

Figure 5-14: Basis for Payments to CN Marine Inc. (by Calendar Year in \$000)

	Forecast 1986	Forecast 1985	Actual 1984	Actual 1983
Operating expenses	158,887	163,721	161,959	150,641
Depreciation	-	12,515	12,443	11,602
Administration and other unallocated items	18,765	15,049	16,516	17,824
Total expenses	177,652	191,285	190,918	180,067
Profit allowance	-	6,588	21,888	19,803
Total eligible costs	177,652	197,873	212,806	199,870
Revenues from users	54,652	51,418	46,402	43,982
Interest Income/Insurance Proceeds**	500	3,000	5,924	1,256
Federal government payments	122,500	143,455	160,480*	154,652*

* Includes Labour Assistance Payments

** 1984 only-\$2.9 million

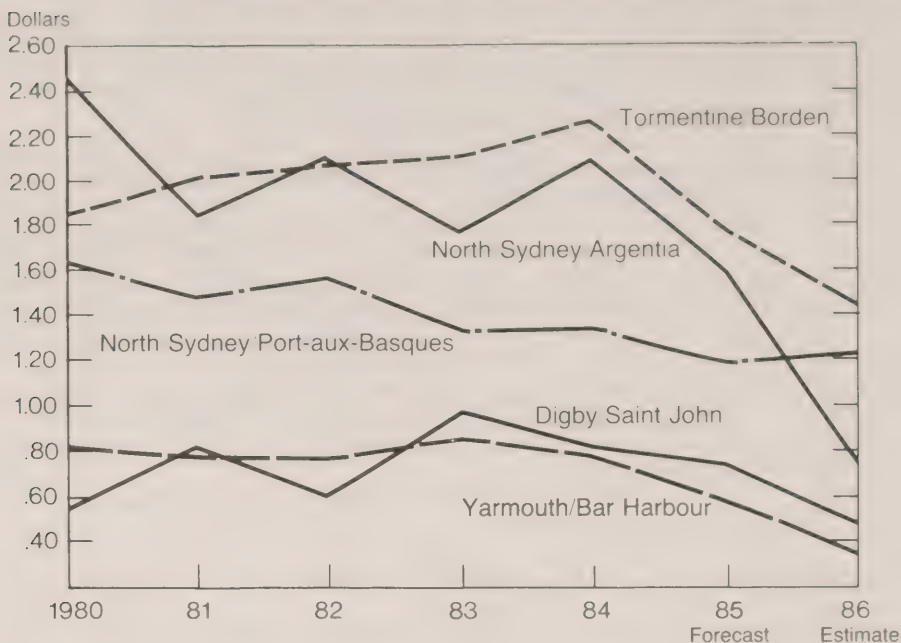
The 1986-87 reference level has been increased by \$30.1 million due to the implementation of a more efficient drawdown system effective January 1, 1986 which requires CN Marine to draw on its surplus funds prior to receiving additional subsidy payments. The 1986-87 reference level also reflects the balance of savings forecast in 1984 Expenditure Reduction Exercise; i.e. Coastal Restructuring \$5.4 million and the completion of the Gulf Rationalization \$13.3 million.

**Figure 5-15: Payments to CN Marine Inc. by Ferry Service
(Calendar Year)**

Service	Forecast 1986			Forecast 1986	Forecast 1985	Actual 1984	Actual 1983
	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
	(\$000)			(Percentage of Eligible Costs)			
North Sydney/Port-aux-Basques*							
- Water	75,934	21,484	54,450	72	69	77	77
- Rail				-	77	81	84
North Sydney/Argentia	5,576	2,617	2,959	53	72	77	74
Newfoundland Coastal	34,549	3,306	31,243	90	90	92	93
Tormentine/Borden*							
- Water	35,420	9,864	25,556	72	76	81	79
- Rail				-	96	96	95
Digby/Saint John	12,519	7,644	4,875	39	42	53	57
Yarmouth/Bar Harbor	12,654	9,237	3,417	27	26	52	50
Interest	500	500	-	-	-	-	-
Total	177,152	54,652	122,500	-	-	-	-

* In 1986, Water and Rail Contracts are Combined

Figure 5-16: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered (1980-1984 includes a profit allowance)



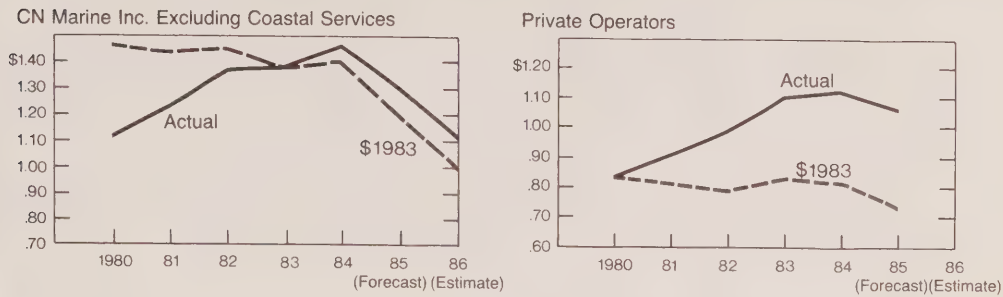
Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto equivalent units x # of trips per vessel x crossing length in nautical miles.

CNR Share Purchase (Non-budgetary): A \$164.8 million fund was established to finance fixed asset acquisitions by CN Marine Inc. The original balance of the fund, created under the Tripartite Agreement, was increased during 1983-84 by \$21.7 million; \$6.7 million is an allowance for inflation relative to funds not drawn in accordance with the original plan, and the other \$15 million represents a contribution towards the Gulfspan vessel project from the Department of Regional Industrial Expansion. Under the terms of the Agreement, the Government of Canada purchases shares in CNR, who, in turn, must apply the funds to purchase shares in its subsidiary, CN Marine Inc.

CN Marine has drawn \$157.6 million to the end of 1984-85. There will be no additional drawdowns under this program as CN Marine is now considered as a separate Crown Corporation. Although not finalized, it is expected that additional capital will be funded from the Appropriation.

Figure 5-17 shows the trend in average operating subsidy payments for all ferry services.

Figure 5-17: Subsidy Per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered



Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto-equivalent units X # of trips per vessel X crossing length in nautical miles.

Rail Freight Transport:

Grain Transportation Support: Two major undertakings to assist the adequate movement of grain are the Branch Line Rehabilitation Program and the provision of grain hopper cars.

Branch Line Rehabilitation: Under this program, prairie branch lines are rehabilitated and upgraded to a standard capable of handling modern railway grain cars. As of March 31, 1986, \$725 million will have been spent on work such as bank widening and drainage, ballast and tie replacement, rail relay, bridge repairs and resurfacing.

Studies have indicated that branch line rehabilitation has resulted in significant increases in branch line capacity, reduced line closures due to weather, and contributed to improved car cycle times.

Provision of Hopper Cars: Over the thirteen years to 1985-86, the federal government will have acquired 15,120 cars dedicated to grain movement, including 2,000 cars under lease for 25 years at an estimated annual cost of \$17.2 million.

The combined effect of the branch line rehabilitation and hopper car programs contributed to increasing the capacity of the grain transportation and handling system.

Newfoundland Railway Containerization: This five year program to convert all Newfoundland railway freight from conventional railway cars to containers was extended by one year to March 31, 1986. A preliminary evaluation of the program has shown that efficiency, productivity and level of service of the railway have improved and that the railway has increased its market share from 24% to 38% following the implementation of the Program.

Figure 5-18: Newfoundland Railway Programs Financial Schedule (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	%	\$	%	\$	%
Container plan	-	-	3,000	70	8,263	85
Labour assistance	647	100	1,280	30	1,446	15
	647	100	4,280	100	9,709	100

Rail Passenger Transport:

VIA Rail: Figure 5-19 provides a summary of the financial support the government has provided to VIA Rail since it started operations in 1979. Because VIA Rail operates on the calendar year, the government contracts with VIA Rail for passenger services are also by calendar year. Figure 5-20 shows the allocation of planned 1986-87 VIA Rail payments by calendar year. For 1986-87, VIA reference levels will be reduced to \$500 million. The reduction will be effected through decreases in railway charges to VIA Rail, and improvements in VIA's efficiency and productivity resulting from initiatives such as the transfer of maintenance activities from CN to VIA and the introduction of new maintenance work practices. Revenue will be increased through a more aggressive and innovative fare and marketing strategy, improved on-board and customer services, and better on-time train performance.

Figure 5-19: Summary of VIA Rail Capital and Operation Requirements (\$000)

	1986-87*	1985-86*	1984-85	1983-84	1982-83	1981-82	1980-81
Operations	358,100	365,500	472,200	445,541	461,490	446,308	331,000
Property, plant and equipment	132,300	229,500	55,015	158,207	130,782	89,111	117,500
Labour assistance to Via, CN and CP Rail	9,600	5,000	10,300	7,365	11,664	5,198	3,169
Total requirements	500,000	600,000	537,515	611,113	603,936	540,617	451,669

* Reflects the reclassification of non-cash operating subsidies to capital.

Figure 5-20: Allocation of 1986-87 Payments to VIA Rail by Calendar year (\$000)

	Passenger Services	Property Plant and Equipment
1986 calendar year	356,400	139,400
Less: Funding provided from last year's appropriations	82,200	39,400
	274,200	100,000
1987 calendar year		
Provision for first quarter	83,900	32,300
	358,100	132,300

Operation of Passenger Services: The main objective is to provide an effective system of rail passenger services in Canada. A meaningful measure of performance is the evolution of the operating subsidy per revenue passenger kilometre of service measured in constant and current dollars. The average subsidy in constant dollars is shown in Figure 5-21 and the subsidy by type of service is shown in Figure 5-22.

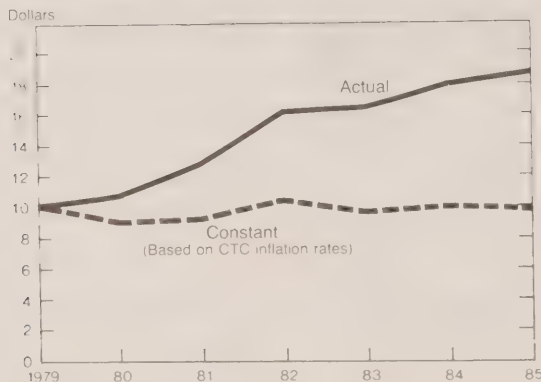
In November 1984 the Minister of Transport created the RPAF (Rail Passenger Action Force) to improve rail passenger services in Canada. The Action Force was asked to move recommendations on the following:

- a basic national rail passenger network;
- a new rail passenger investment program with emphasis on new equipment;
- VIA's management structure; and
- VIA's costing and compensation agreements with CN-CP.

Based upon the recommendations of the RPAF, the government has taken a number of initiatives. During 1985 a number of services were restored. This completed the establishment of the national network as identified by the Rail Passenger Action Task Force. Consequently, 1986 will be the first full year operation of the following services:

- The Supercontinental - Winnipeg, Edmonton, Vancouver
- The Atlantic - Montreal to Halifax via Sherbrooke and Saint John, N.B.
- The Canadian - Montreal, Ottawa, Sudbury
- Montreal-Sherbrooke
- Toronto - Peterborough - Havelock
- Mont Joli - Quebec

Figure 5-21: Average Operating Subsidy per Revenue Passenger Kilometre*



*A revenue passenger kilometre is defined as "the movement of a paying passenger the distance of one kilometre".

Figure 5-22: Operating Subsidy by Type of Service

	*Cost†	Budget† 1986		Budget† 1986
		Revenues	Subsidy	
		(\$ million)		% of subsidy
Operations by type of service				
Long-haul	325.4	89.4	236.1	55
Corridor	240.2	119.1	121.1	28
Local-Regional	79.6	18.0	61.5	14
Remote	16.5	1.9	14.6	3
Total	661.7	228.4	433.3	100

*Cost† includes depreciation and as yet to be determined reduction of \$2.4 million to expenses ordered by the government.

Acquisition and Renovation of Plant and Equipment: VIA's capital program has been restructured to place priority on new rolling stock for long haul services. Twenty locomotives have been ordered and 10 additional locomotives will be tendered in 1986 for a total estimated cost of \$83 million. Negotiations are proceeding on the purchase of between 100 and 150 new passenger cars. Backshopping, the on-going refurbishment of the existing fleet, will continue to be an important operating expense item until the equipment replacement program is completed. Construction of a new modern maintenance facility for VIA Rail at Montreal is underway at an estimated cost of \$130 million. This facility, in conjunction with the new maintenance centre in Toronto, is expected to significantly reduce operating costs.

VIA's station program consists of acquisition and upgrading of stations. In 1986, the major thrust will be the acquisition of major stations such as Toronto, Montreal and Québec which allow VIA to assume management and control of customer services at these facilities.

Labour Assistance: Labour assistance payments are made under regulations set by Governor-in-Council in October 1977 that allow the government to pay a prescribed portion of the total cost of employee assistance benefits. In 1986-87, approximately \$9.6 million will be allocated to displaced employees of CN, CP and VIA for early retirement benefits, relocation expenses, job retraining costs, layoff benefits and other similar programs.

Montreal Commuter Train Services: The total grant for this portion of the Montreal commuter program is \$40 million, with \$6 million planned for 1986-87, and \$28.6 million in the future years. This grant is intended to improve commuter train frequency, encourage ridership and lower fares.

Direction and Administration:

Supplementary Pensions - Newfoundland Employees: The Newfoundland government's railways and steamships services and a part of public telecommunications systems were entrusted to the Canadian National Railway Company for management and operation on April 1, 1949. Employees transferred were made subject to the Canadian National Railways' Pension Plan. The government of Newfoundland contributes towards costs, to the extent of its liability under the former Newfoundland pension plan based on service before Confederation. Canadian National Railway contributions cover the service of employees after April 1, 1949, in accordance with existing pension regulations. Beginning in 1954-55, the federal government assumed the balance of pension costs that were not payable by the other two parties.

The estimated cost to the federal government for 1986-87 is approximately \$2.0 million. After 1983, both the number of pensioners entering the plan and the federal government's cost will increase by approximately 10% per year. There is no intake into the program, and so there will be an equal decline in the number of contributors.

Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund: This fund was established on April 1, 1907, under authority of the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act. The object was to provide retirement or disability allowance to employees. The fund was closed to new entrants in August, 1929. An item has been included annually in the Estimates since 1921 to increase the minimum pension allowance. To improve the financial position of CNR and to reduce the apparent need for recapitalization, Cabinet in 1967 approved that responsibility for the Provident Fund deficit be assumed by the federal government.

The estimated deficit in the fund for 1986-87 is \$2.0 million.

Victoria Jubilee Bridge: On June 1, 1962, the federal government discontinued collection of tolls on the Victoria Bridge in Montreal. On January 31, 1963, the Minister of Transport entered into an agreement with CNR to provide compensation annually for the loss of net revenues derived through tolls and to reimburse it for annual maintenance and repair costs of the highway portion of the bridge. Figure 5-23 shows the estimated costs of maintenance and foregone revenues.

Figure 5-23: Payments to CNR for Maintenance and Foregone Revenues of the Victoria Bridge (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	¢	\$	¢	\$	¢
Foregone revenues	640	25	640	26	640	25
Maintenance costs	1,960	75	1,860	74	1,946	75
	2,600	100	2,500	100	2,586	100

D.2 Planning, Research and Development

Objectives

To formulate and promote systems plans and strategies to ensure the efficient, safe and technologically progressive development of the multi-modal transportation system in Canada that contributes to the achievement of national objectives and responds to legislative and policy requirements such as those outlined in the National Transportation Act.

The following major projects will be pursued in 1986-87 by the department within this function:

- **Planning:** requirements for Parliamentary consideration of a revised National Transportation Act; methods for monitoring and evaluating implementation of economic regulatory reform; departmental participation in Canada-US free trade negotiations; review of departmental requirements for the production of economic and transport data, analysis, and forecasts; identification of strategic issues, and preparation of the Department's annual priorities document;
- **Marine:** studies, laboratory and field tests of new technologies in conjunction with the Marine Transportation Activity, for improved vessel traffic management systems, including ice detection operations, and for the design of ice-breaking vessels as required for the movement of ships in the East Coast and Arctic zones, at a cost of \$2.1M;
- **Railways:** extension of rail freight R&D program to promising technologies for improved safety of the Canadian Railway Network at a cost of \$1.5M;
- **Energy:** as an integral part of the federal Energy R&D program described in EMR's program submissions, studies and tests to enhance the energy efficiency and the commercialization of new fuels for the transportation system at a cost of \$6.1M;
- **Handicapped:** development and demonstration projects at a cost of \$.7M; and
- **Aeronautics:** improved navigational aids and test methods to improve safety at a cost of \$1.5M.

Resource Summary

This function accounts for approximately 2% of the total 1986-87 gross expenditures and 3% of total person-years for departmental operations.

Figure 5-24: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Strategic Planning	3,018	32	4,325	34	4,628	47
Transportation Research	16,295	64	17,827	67	19,038	70
	19,313	96	22,152	101	23,666	117

Of the funds spent on transportation research, approximately 31% is for energy research and development.

Figure 5-25: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	5,313	28	5,531	25	5,441	23
Professional and special services	11,484	59	13,686	62	15,610	66
Other	842	4	776	4	729	3
Capital	81	1	99	-	92	-
Grants and contributions	1,593	8	2,060	9	1,794	8
	19,313	100	22,152	100	23,666	100

The expenditures on Professional and Special Services (Figure 5-25) are for research and development contracts.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: No significant changes occurred between 1984-85 planned and actual financial performance, except for delays in implementation of Research and Development projects, and reintatement of the Grants and Contribution in support of Transportation Research.

Figure 5-26: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Strategic Planning	4,628	47	5,590	75	(962)	(28)
Transportation Research	19,038	70	19,246	56	(208)	14
	23,666	117	24,836	131	(1,170)	(14)

Description and Resource Justification

Strategic Planning encompasses the operations of transportation related Economic Forecasting and Studies, Corporate Planning and Policy Studies. A department-wide perspective is taken in these operations in order to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among departmental policies and plans, and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Forecasting and Studies: Specific services include:

- undertaking transportation economic analysis pertaining to human resource use, productivity, passenger and freight transportation policy, future demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- developing transport-oriented economic forecasts as inputs into other groups' modelling for policy analysis;
- developing multimodal passenger freight forecasting and simulation models for policy analysis and formulation; and
- developing transportation energy demand models and supporting data for policy analysis and formulation.

Corporate Planning: Specific services include:

- planning and organizing senior level planning meetings to identify strategic issues and priorities for the department;
- articulating these issues as goals to be addressed by specified units within the department;
- developing solutions to the issues by proposing new options or redefining strategic directions; and
- monitoring and reviewing progress towards implementation of the strategies selected and approved by management.

Policy Studies: Specific functions include:

- undertaking a wide range of transportation issue analyses pertaining to human resource use, productivity, passenger transportation, freight transportation, future passenger and freight demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- reviewing and recommending long-term transportation objectives, principles and policies;
- recommending regulatory, pricing and cost recovery policies;
- identification and assessment of broad trends and issues in the multimodal transportation; and
- analyses of major elements of the national and regional transportation systems.

Transportation Research consists of the work carried out by the Research and Development Directorate.

Research and Development: This unit's functions include:

- monitoring, contributing to, and influencing the policies that affect transportation technology in Canada;
- the planning, programming, implementation, project management, and evaluation of Transportation Research and Development activities;
- undertaking joint research with the provinces under ERDA Transportation Sub-agreements;
- formulating and recommending strategies and plans needed for the total transportation system to adjust to the projected energy changes; and
- coordinating transportation Research and Development with National Research Council, with industry and university sectors and internationally.

Transport Canada's energy R&D activities are fully integrated interdepartmentally through the Panel on Energy R&D. The work continues to provide technical input into policy, regulation, program and commercial development to enhance energy efficiency in all modes of transport, to introduce new transport fuels, and ensure the safe, efficient and timely transport of new off-shore resources. As in 1985-86, increased emphasis is directed toward:

- automobile fuel economy standards;
- the introduction of propane, Compressed Natural Gas and alcohol for automobile engines;
- accelerated development of East Coast and Arctic navigation system; and
- commercialization of research and development results.

Of the total expenditures on energy, 92% is for research and development projects and 8% is for project management staff costs.

D.3 Administration and Common Services

Objectives

To see to the acquisition, safeguard, control and disposal of adequate financial, human and materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the efficient and effective management of its programs.

Specific initiatives for 1986-87 are:

- to continue the development of integrated financial systems;
- to complete development and Phase I implementation of the Materiel Management System (TCMMS), and to complete development and implementation of the Fleet Management System (MVFMIS);
- to continue the implementation of the Personnel Management Information System and the Automated Personnel Pay and Leave System;
- to continue the development and implementation of the Human Resource Management System within Transport Canada;
- to operate and maintain the Distributed Data Processing Network in support of automation needs at a recurring cost of \$8.1M;
- to implement the approved annual Internal Audit and Program Evaluation plans to improve management control of program activities and to achieve a more effective use of Transport resources;
- to provide assistance by performing a challenge function on all policy and program proposals involving resources; and
- to provide advice by assessing all policy and program proposals involving resources and by monitoring the impact of such proposals on the Transport Canada appropriations.

Resource Summary

This function accounts for approximately 10% of the total 1986-87 gross expenditures and 72% of total person-years for departmental operations.

Figure 5-27: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Affairs	4,072	65	4,012	71	4,218	74
Legal Support and Property Records	1,087	34	1,026	34	1,004	33
Financial Services	20,975	469	22,474	532	22,353	550
Administrative Services	17,353	439	16,904	437	16,885	437
Material and Contracting Services	11,588	295	12,173	306	12,402	308
Computer Services ¹	6,900	129	12,337	159	14,954	153
Management Systems	3,469	52	2,972	51	3,044	56
Personnel Services	28,440	691	27,362	676	25,761	657
Review	7,846	94	7,539	102	6,867	96
Stores Revolving Fund ²	2,600	-	3,600	-	960	-
	104,330	2,268	110,399	2,368	108,448	2,364
Revenue	(3,090)	-	(3,959)	-	(3,274)	-
	101,240	2,268	106,440	2,368	105,174	2,364

¹ The resources displayed for 1986-87 reflect net figures due to anticipated savings of \$6.2 million, which are targeted department-wide, resulting from the implementation of the Electronic Data Processing Network.

² Includes cash expenditures of \$26.0 million and receipts of \$23.4 million. See page 6-54 in Section III for further details.

The revenue is generated through the provision of Electronic Data Processing services by the Communications and Informatics Branch. This unit provides, to the operating Programs, a data processing service which is partially cost recoverable.

Figure 5-28: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating	82,540	82	83,433	78	79,969	76
Personnel						
Professional and Special	8,245	8	7,411	7	7,950	7
Services	10,824	11	15,429	15	14,620	14
Other	101	-	506	1	4,926	5
Capital	20	-	20	-	23	-
Grants	(3,090)	(3)	(3,959)	(4)	(3,274)	(3)
Revenue	2,600	2	3,600	3	960	1
Stores Revolving Fund						
	101,240	100	106,440	100	105,174	100

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Changes between 1984-85 planned and actual financial performance occurred, as a result of a delay in financial systems development (\$1.2 million), and implementation of a Program Evaluation Plan (\$1.1 million), accelerated implementation of Materiel Management System (\$.4 million), increased computer costs offset by savings in other areas, (\$2.2 million), increase drawdown for the Stores Revolving Fund (\$.4 million), and rephasing of the EDP facilities (\$1.3 million).

Figure 5-29: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Affairs	4,218	74	4,068	68	150	6
Legal Support and Property						
Records	1,004	33	1,005	34	(1)	(1)
Financial Services	22,353	550	22,257	554	96	(4)
Administrative Services	16,885	437	16,551	436	334	1
Materiel and Contracting						
Services	12,402	308	11,501	308	901	-
Computer Services	14,954	153	11,705	153	3,249	-
Management Systems	3,044	56	3,417	58	(373)	(2)
Personnel Services	25,761	657	25,759	662	2	(5)
Review	6,867	96	5,873	98	994	(2)
Stores Revolving Fund	960	-	600	-	360	-
	108,448	2,364	102,736	2,371	5,712	(7)
Revenue	(3,274)	-	(3,090)	-	(184)	-
	105,174	2,364	99,646	2,371	5,528	(7)

Description and Resource Justification

Included in this activity are records management, forms management, mail, facility management, publishing management, library management, electronic data processing and systems design, audit, management improvement, materiel management and contracting, finance, legal, personnel, and program evaluation and internal audit.

Transport Canada has approximately \$1 billion of materiel assets (excluding real property assets) in use, based on original purchase price. The need to support this equipment through inventories of spare parts and other materiel needs brought about the creation of the Transport Canada Stores Revolving Fund (Figure 6-22, page 6-54).

In 1983-84 the level of authority for this revolving fund was raised to \$43.7 million to enable the financing of increased levels of inventories required to support the departmental operating programs. The drawdown projected for 1986-87 is \$2.6 million and the accumulated charge remains within the maximum authorized level. The actual cost of purchases, excluding overhead, is recovered from users.

In 1985-86 the development of the Materiel Management System (TCMMS) will be completed and, for the first time, department-wide management of inventories will be possible. Based on future estimated departmental stocked inventories of some 200,000 line items, with an estimated value of \$60-70 million, the TCMMS will permit cost avoidance/savings of some \$6.6 million on the critical, lifetime and insurance spares portion of the inventory and of some \$2.1 million per year on the active part of the inventory beginning in 1986-87. TCMMS will provide better visibility of inventory holding and allow for better utilization of resources.

The initiative to improve the management of resources using automation is continuing. New automation initiatives in support of the Administrations are being planned such as Ships Inspection Reporting System, Airports Maintenance Management System, Civil Aircraft Information Data Base and Dangerous Goods.

D.4 Transportation Training

Objectives

To ensure a competent professional, technical and managerial work force to meet the operational needs of the national transportation system.

Specific goals within these objectives are:

- to deliver 5,616 Air Traffic Control student training days in order to meet the needs of the air traffic services organization;
- to continue the provision of telecommunications and electronics training associated with the acquisition of new equipment, new developments in technology and the demand for courses in both official languages; and
- to maintain the output of qualified Marine Officer graduates to meet the needs of the Canadian Coast Guard (67 anticipated in 1986).

Resource Summary

Approximately 4% of gross expenditures and 13% of total person-years for departmental operations are accounted for by the Transportation Training Function.

Figure 5-30: Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Director-General - Training	466	6	1,535	17	583	6
Training Coordination and Control	1,260	20	1,561	24	1,348	44
Training Priorities and Systems	420	9	425	9	326	6
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	21,620	277	19,887	275	19,227	282
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	13,307	94	16,759	95	14,965	96
	37,073	406	40,167	420	36,449	434
Revenue	(2,737)	-	(2,737)	-	(2,602)	-
	34,336	406	37,430	420	33,847	434

Revenues in this Function are generated through the recovery of costs for management development courses provided by the Management Training Centre, living costs for course participants at the Transport Canada Training Institute, and rental income on Public Service accommodation at the Coast Guard College. The Transport Canada Training Institute provides training to other federal government departments and to foreign nationals on the basis of recovery of direct costs.

Figure 5-31: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	18,115	53	17,954	48	17,373	51
Professional and Special Services	5,239	15	4,767	12	4,989	15
Other	5,888	17	5,897	16	4,868	15
Capital	7,831	23	11,549	31	9,219	27
Revenue	(2,737)	(8)	(2,737)	(7)	(2,602)	(8)
	34,336	100	37,430	100	33,847	100

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Changes between 1984-85 planned and actual financial performance occurred, as a result of capital program slippages notably delays in Boathouse and Machine Shop construction (\$4.9 million), expansion of the CCG College construction (\$.6 million), and in Electronic Equipment Project (\$2.5 million), rephasing of Physical Training Facilities from prior years to complete the project (\$1.1 million), and a lower student loading at the Training Institute resulting in reduced campus service costs (\$1.1 million).

Figure 5-32: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Director-General - Training	583	6	185	3	398	3
Training Coordination and Control	1,348	44	1,177	24	171	20
Training Priorities and Systems	326	6	281	6	45	-
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	19,227	282	23,158	281	(3,931)	1
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	14,965	96	18,980	96	(4,015)	-
	36,449	434	43,781	410	(7,332)	24
Revenue	(2,602)	-	(2,737)	-	135	-
	33,847	434	41,044	410	(7,197)	24

Description and Resource Justification

The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The Cornwall facility is a major training centre utilized by departmental and other Government organizations. TCTI delivered 114,000 days of instruction in 1983-84, 102,000 days in 1984-85 with 112,000 days planned for 1985-86 and 118,000 days in 1986-87.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, both men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after three years, which includes sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. The College provided 35,000 days of training in 1984-85. In 1985-86, the College provided 35,000 student days of training, and will provide approximately 36,000 student days in 1986-87.

The major portion of the resources for this function is for salaries and wages (Figure 5-31). Capital expenditures are for the purchase of equipment for training and the construction of facilities at the Canadian Coast Guard College.

In the area of telecommunications and electronics training, the centre at TCTI is operating at full capacity. Demands for training are increasing, due to new systems being developed and the requirement for additional training days. In 1982-83 some 35% of client demands could not be met. This was reduced to 20-25% in 1983-84 and 1984-1985. While internal improvements have been made to accommodate additional courses and training days without any increase in resources, it is anticipated that in 1985-86, approximately 30% of client demands will not be met.

The continuing objective for departmental supervisory and management training is 700 supervisors and 350 middle managers annually.

The CG College expansion project at \$17.2 million is intended to enable the department to respond to future demands of the Canadian Coast Guard. The project involves construction of a new residence block containing 238 berths (individual bedrooms) and structural alterations to the existing academic block to provide the necessary additional administrative space, and related new furniture.

Projects for a machine shop and boat house for the Coast Guard College, in the period 1983-88, have a combined total estimated cost of \$9.9 million.

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 6-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund and net requirements for the Stores Revolving Fund. Not included are non-budgetary expenditures paid to Crown corporations in the form of loans or advances. Breakdowns of expenditures and revenues which more specifically reflect the operational nature of programs are contained in Activity analyses.

Figure 6-1: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	776,998	767,106	722,595
Contributions to employee benefit plans	102,250	104,473	104,828
Other personnel costs	36,624	30,468	35,564
	915,872	902,047	862,987
Goods and Services			
Transportation and communications	96,553	93,863	87,923
Information	8,658	8,355	10,861
Professional and special services	202,220	192,141	185,326
Rentals	14,643	14,991	15,177
Purchased repair and maintenance	98,723	92,255	83,720
Utilities, materials and supplies	162,608	160,654	154,728
Payments to Crown Corporations	666,645	781,113	746,607
All other expenditures*	57,305	129,968	219,458
	1,307,355	1,473,340	1,503,800
Total Operating	2,223,227	2,375,387	2,366,787
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	314,188	273,450	290,698
Construction and/or acquisition of machinery and equipment	609,173	498,696	499,442
Total capital	923,361	772,146	790,140
Transfer payments	283,002	343,714	444,387
Total expenditures	3,429,590	3,491,247	3,601,314
Revenue credited to the vote	885,777	753,356	696,599
Total net expenditures	2,543,813	2,737,891	2,904,715

* Includes deficit reduction commitment of \$78,212 in 1986-87.

2. Personnel Expenditures

Figure 6-2 provides a breakdown of the number of personnel by activity and Figure 6-3 displays the person-years and average salary provisions by category.

Figure 6-2: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Marine Transportation	6,213	6,293	6,326
Air Transportation	11,882	12,409	12,472
Surface Transportation	222	254	239
Departmental Administration	3,071*	3,266	3,263
	21,388	22,322	22,300

* Includes deficit reduction commitment of 62 P-Ys in 1986-87.

Figure 6-3: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management	296	292	284	50,350 - 96,300	65,016
Scientific and Professional					
Architecture and Town Planning	37	37	41	18,610 - 76,130	43,870
Chemistry	7	2	3	15,724 - 68,070	41,826
Economics, Sociology and Statistics	89	83	93	14,570 - 65,080	51,150
Education	29	34	30	13,609 - 68,070	45,352
Engineering and Land Survey	632	638	704	24,005 - 76,130	47,785
Library Science	12	9	9	19,782 - 50,712	35,891
Physical Science	1	1	0	15,840 - 68,070	41,360
Psychology	5	5	5	24,293 - 56,575	45,380
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	970	1,059	1,009	13,912 - 57,987	38,390
Administrative Trainee	1	0	0	14,310 - 28,360	22,344
Computer Systems Administration	106	100	104	19,423 - 63,583	39,207
Financial Administration	205	212	213	13,853 - 53,980	40,402
Information Services	51	47	48	13,579 - 57,980	42,350
Organization and Methods	37	51	30	13,926 - 57,980	43,064
Personnel Administration	201	214	223	13,330 - 59,510	39,550
Program Administration	732	778	801	13,912 - 57,987	41,506
Purchasing and Supply	109	32	30	12,766 - 57,980	34,660

Figure 6-3: Authorized Person-Years and Salary Provision (Cont'd)

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Technical					
Aircraft Operations	590	520	549	34,323 - 63,175	50,199
Air Traffic Control	2,184	2,276	2,359	15,367 - 62,608	58,975
Drafting and Illustration	140	112	142	15,557 - 40,510	30,361
Educational Support	3	3	3	10,719 - 28,517	27,976
Electronics	1,683	1,697	1,742	17,118 - 53,509	38,412
Engineering and Scientific Support	393	427	488	14,041 - 50,866	36,458
General Technical	866	823	876	12,635 - 55,682	33,782
Photography	2	0	0	17,285 - 30,844	26,088
Radio Operations	1,219	1,228	1,225	14,411 - 43,863	30,334
Ships Officers	1,076	1,087	1,090	21,357 - 51,531	28,450
Social Science Support	39	27	30	12,635 - 57,764	33,152
Technical Inspection	508	522	542	12,635 - 57,691	42,969
Administrative Support					
Communications	33	0	0	15,364 - 31,824	24,354
Data Processing	56	59	63	13,352 - 37,130	25,331
Clerical and Regulatory	2,017	2,127	2,098	12,932 - 31,743	22,060
Office Equipment	18	4	5	12,665 - 25,271	19,018
Secretarial, Stenographic and Typing	777	811	798	12,636 - 31,946	21,630
Operational					
Firefighters	717	728	724	21,147 - 37,036	30,164
General Labour and Trades	2,597	2,645	2,731	14,776 - 40,676	26,638
General Services	218	178	175	13,253 - 39,988	23,306
Heating, Power and Stationary OPS	146	121	126	18,242 - 35,598	24,260
Lightkeepers	400	441	453	16,034 - 29,750	23,287
Ships Crew	1,824	1,828	1,882	18,840 - 29,988	23,905
Other	362	773	440	-	-

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Planned capital expenditures of \$923.4 million in 1986-87 represent 36.3% of total net expenditures for the Department. Figure 6-4 provides a breakdown of capital spending by Activity.

Figure 6-4: Capital Resources by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	For Details See Page
Marine Transportation	347,446	298,536	313,046	b-5
Air Transportation (Incl. Airports Revolving Fund)	565,051	457,800	460,189	b-14
Surface Transportation*	2,210	2,604	2,134	
Departmental Administration	8,654	13,206	14,771	b-35
Total Department	923,361	772,146	790,140	

* No single capital project equal to or greater than \$250,000.

Figure 6-5 identifies planned expenditures on capital projects with a total estimated cost of \$250,000 or greater.

To facilitate more detailed understanding of the Transport Canada capital program, projects are broken down by sub-activity, province and location. Where location is not specified in bold face type, the project is either national or regional in character.

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIDS TO NAVIGATION					
NEWFOUNDLAND					
Lightstation Monitoring Program.	-	1,290	-	645	645
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown					
Replace Yard Crane	350	335	-	335	-
NEW BRUNSWICK					
Saint John					
Berthing Facility for 800 class Vessel	622	622	20	602	-
Miramichi					
Replace Range Towers	358	359	178	181	-
QUEBEC					
Lightstation Monitoring Program	-	536	-	536	-
Economic and Regional Development Agreement (ERDA)	-	9,000	-	5,000	4,000
ONTARIO					
Lightpier Program	-	1,383	450	933	-
Prescott					
Buoy Maintenance Building ...	-	862	-	862	-
Lightstation Monitoring Program	-	1,880	-	677	1,203

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
BRITISH COLUMBIA					
Replace Lightstation Dwellings .	873	928	-	223	705
Fleet Maintenance and Engineering Facilities	968	968	-	968	-
MULTI-SITE					
Site Safety and Security Protection (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island)	-	503	125	259	119
Lightstation Monitoring Program (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island)	-	2,600	-	546	2,054
Lightstation Monitoring Program (British Columbia and Northwest Territories)	-	734	-	330	404
HEADQUARTERS					
National Radio Beacon Replacement Program	1,846	1,846	610	400	836
Low Power Marine Radio Beacon Replacements	360	80	-	52	28
Replacement of URSA Minor Racons	950	800	706	94	-
Lightstation Monitoring Program	-	400	-	200	200
Fleet Capital Investment Plan:					
FCIP Major Crown Project	497,972	497,086	415,853	72,348	8,885
Type 700, Construct Vessel ...	-	18,444	-	1,165	17,279
Life Extensions - Nahidik	-	1,747	-	1,747	-
- Bernier	17,716	9,558	-	1,165	8,393
- Nicolet	13,331	5,242	-	5,242	-
- Simcoe	11,017	5,242	-	5,242	-
- Tembah	-	1,514	-	1,514	-
Shipboard Helicopters	-	54,600	2,708	41,793	10,099
Voyageur (ACV) Replacement ...	-	7,809	2,800	5,009	-
Project Management Resources .	-	22,452	1,416	3,308	17,728
Alterations and Additions	-	18,443	2,000	2,848	13,595
Fleet Mission Oriented R&D ...	-	12,208	540	1,165	10,503
Pre-engineering and design ...	-	13,032	1,800	3,127	8,105
Small Craft Component	9,513	14,050	663	2,049	11,338

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Years' Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
SHIP MOVEMENT SYSTEMS AND SERVICES					
NEWFOUNDLAND					
Comfort Cove CGRS Consolidation and Upgrading	-	619	-	619	-
Relocate St. Anthony CGRS Receiver Facilities	-	460	-	460	-
VHF/FM Base Station Upgrading ..	758	758	472	286	-
VHF/FM Extended Range	2,353	2,353	2,124	229	-
NOVA SCOTIA					
Halifax					
Addition and Renovation to CGG Radio Operations Building	656	781	506	275	-
Extend VHF Coverage to Upper Bay of Fundy	483	483	256	227	-
Provision of Radar Spares	300	300	186	114	-
VTS Antenna System Refurbishment and Replacement VCS Receiver Site	-	404	-	192	212
Sydney					
Replace Receiver Site and Construct Radio Ops/Maintenance/TAM Office	2,681	2,166	554	1,607	5
QUEBEC					
Gaspé					
LF/MF Communication Site ...	445	444	-	444	-
Harrington Harbour					
VHF Communication Station Mobile	764	764	402	362	-
Killinek and Frobisher Bay					
Marine Communications	2,168	2,098	1,891	207	-
Montreal					
VTS Radar	7,860	8,395	-	2,049	6,346
Quebec					
VTS Radar	9,421	8,830	-	2,161	6,669
Repair and Replace Northern Antennas	-	1,189	-	237	952

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
BRITISH COLUMBIA					
Radio Communications	302	304	-	158	146
Queen Charlotte Islands					
Hunter Point MF Remote Transceiver Sites	1,311	1,305	-	64	1,241
NORTHWEST TERRITORIES					
Improve Maritime Mobile Communications	-	790	-	401	389
Improve Maritime Mobile Communications (Phase II & III)	-	8,996	-	217	8,779
Coal Harbour					
Maritime Mobile Communications	-	359	-	359	-
MULTI-SITE					
VHF Filler Sites (Nova Scotia and New Brunswick)	-	1,078	-	400	678
HEADQUARTERS					
EPIRB Channel 15 Receivers for CGRS	574	574	-	284	290
Replace Single Channel Receivers for HF/SSB and HF/CW	1,544	1,544	1,477	67	-
Replace Transmitters 400-535 KHZ	1,059	945	845	100	-
New Generation Communication Control System	5,998	5,998	450	2,866	2,682
Data Acquisition and Display Systems - Phase I and II	5,817	5,614	-	987	4,627

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
ICEBREAKING, ARCTIC AND OTHER SHIP SUPPORT					
HEADQUARTERS					
Fleet Capital Investment Plan:					
Type 1200-Construct					
1 Vessel	108,100	102,195	76,529	20,302	5,364
Life Extension-					
J.A. MacDonald	13,972	6,989	-	6,989	-
EPIRBS for CCG Vessels	669	669	-	300	369
Helicopter Homing Beacons	1,014	1,014	829	185	-
Receiver Multicoupler					
Replacement for CCG					
Vessels	1,124	965	915	50	-
Replacement of					
Gyrocompasses for Vessels .	1,805	1,805	1,658	147	-
Shipboard Communications					
Console Replacement	3,240	2,502	2,352	150	-
Radio Teletype for CCG					
Vessels	2,583	2,610	-	240	2,370
Replacement of Ship					
Electronics In CCG Vessels	12,888	20,420	-	2,081	18,339
SEARCH AND RESCUE					
NEWFOUNDLAND					
Type 600 Large SAR Cutter	-	60,978	-	582	60,396
Type 200 Ice Strengthened					
Vessel	4,556	4,556	1,982	2,332	242
St. Anthony					
Type 200 Ice Strengthened					
SAR Cutter	11,389	11,389	10,571	586	232
NOVA SCOTIA					
Mid-Life Modernization					
CCGS Alert	5,494	6,181	500	3,712	1,969
QUEBEC					
Quebec City					
Type 100	-	1,347	-	646	701

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
ONTARIO					
Amertsburg					
Type 100	-	1,347	-	646	701
Replacement of CCGS Spume	3,990	3,990	2,868	1,122	-
BRITISH COLUMBIA					
West Coast SAR Vessel	-	1,347	-	646	701
HEADQUARTERS					
Type 500 Design	853	853	500	353	-
REGULATORY					
ONTARIO					
Firefighting Ship Mock-Up	-	485	-	485	-
Hull Computer System Update ...	-	230	-	230	-
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver					
Pollution Control Equipment Storage Building	445	593	-	593	-
Victoria					
Pollution Control Equipment Storage Building	887	952	-	952	-
HEADQUARTERS					
Diesel Engine Simulators	-	895	-	895	-
HARBOURS AND PORTS					
NEWFOUNDLAND					
Stephenville					
Reconstruct Breakwater	150	3,410	1,793	1,617	-
Paving	-	472	-	472	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
Argentina					
Fleet Dock Reconstruction .	220	10,683	220	6,143	4,320
Goose Bay					
Shed Reconstruction, Area					
Paving and Site Improvements	-	2,623	283	2,340	-
Postville					
Dock Reconstruction	105	1,610	843	767	-
St. Lawrence					
Wharf Extension	-	1,556	100	1,456	-
Black Tickle					
Wharf Reconstruction	-	1,245	75	1,170	-
St. Lewis					
Reconstruct Wharf	-	1,403	-	83	1,320
St. Anthony					
Extend Wharf and Landfill .	-	839	-	85	754
PRINCE EDWARD ISLAND					
Georgetown					
Wharf Reconstruction	8,986	6,706	6,206	500	-
Summerside					
Marine Terminal Deep					
Water Berth	-	2,280	744	1,536	-
Souris					
Port Development and Land					
Acquisition	-	5,774	770	3,283	1,721
Charlottetown					
Wharf Extension	-	388	45	343	-
NOVA SCOTIA					
North Sydney					
Repair St. Pierre Wharf ...	6,274	2,746	2,720	26	-
Pugwash					
Wharf Reconstruction	212	3,227	1,196	2,031	-
Digby					
Main Pier Expansion	-	6,688	-	946	5,742
QUEBEC					
St. Augustin					
Reconstruct Wharf	340	5,799	299	200	5,300
Gros Cacouna					
Wharf Extension	5,617	5,617	4,295	1,322	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd.)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
Quebec					
Matane					
Open Storage Area	217	5,211	316	3,132	1,763
Sandy Beach					
Reconstruct Wharf	344	14,622	4,517	7,220	2,885
Blanc Sablon					
Relocate Hangar	610	647	561	86	-
Harrington Harbour					
Reconstruct Wharf	-	1,000	-	90	910
Tête à la Baleine					
Reconstruct Wharf	-	3,500	-	200	3,300
Montmagny					
Relocate Wharf	-	8,167	-	385	7,782
Trois Pistoles					
Reconstruct Wharf	-	12,014	-	352	11,662
St. Simeon					
Reconstruct Wharf	-	2,660	-	165	2,495
Pointe au Pic					
Open Storage Area	-	6,480	-	4,448	2,032
ONTARIO					
Goderich					
Seaway Depth Facility	17,641	17,641	14,255	3,406	-
Thunder Bay					
Dredge Disposal Facility ..	13,200	13,200	5,791	500	6,909
Port Stanley					
Port Expansion	-	7,570	-	690	6,880
DIRECTION AND ADMINISTRATION					
NEWFOUNDLAND					
Helicopter Hangar Replacement .	1,389	2,392	-	58	2,334
NOVA SCOTIA					
Dartmouth					
Land Reclamation and	-	4,565	-	4,565	-
Second Access					
QUEBEC					
Sorel					
Reconstruct Workshop	2,447	5,453	538	2,880	2,035

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
ONTARIO					
Perry Sound					
Base Reconstruction	17,462	15,252	12,553	2,621	78
Prescott					
Base Reconstruction	7,997	7,888	7,510	378	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Hay River					
Wharf Renewal	-	491	-	18	473
New District Admin/Telecom Building	1,132	1,229	43	980	206
HEADQUARTERS					
Capital Investment Plan for Bases and Sub-Bases	-	1,044	25	733	286

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIRPORTS AND ASSOCIATED GROUND SERVICES					
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Snowblowers	5,872	4,793	-	4,793	-
Runway sweepers	2,755	2,420	150	1,440	830
Crash, Fire and Rescue services implementation plan	32,076	32,075	2,249	8,128	21,698
Energy Program Retro- fits for various sites .	-	4,975	1,990	995	1,990
Interruptible power unit .	600	544	324	220	-
Consulting Assistance In Implementing AMMS	3,497	3,497	2,224	1,273	-
Modify passenger transfer vehicles	-	745	-	745	-
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
Install air conditioning..	7,048	7,136	500	3,340	3,296
Replace air terminal building curtain walls .	2,970	2,970	556	2,414	-
QUEBEC					
Dorval National Airport					
Elaborate Airport Master plan	731	731	666	65	-
Modify air terminal building 2nd Floor	-	854	79	775	-
Repairs to roads and sidewalks	-	928	-	928	-
Repair hot water system ..	749	967	50	350	567

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
QUEBEC (Cont'd)					
Mirabel International Airport					
Elaborate Airport Master plan	-	402	247	155	-
Repairs to roof	-	2,124	-	730	1,394
Major repairs to roof Phase II	-	3,793	-	924	2,869
Replace detection equipment	-	462	-	300	162
Modify the central heating plant	-	1,327	30	1,297	-
Repair underground sewage chamber	-	468	151	198	119
Modify flight information display systems	-	785	-	100	685
ONTARIO					
Ottawa National Airport					
Apron Improvements phase III	4,265	4,265	1,960	2,305	-
Air terminal complex development and asbestos removal	48,600	48,595	37,445	11,150	-
Rebuild ground power service system	-	923	370	553	-
Landfill waste site clean-up	-	885	550	335	-
Rebuild field electrical centres	-	1,863	-	55	1,808
Resurface taxiways	-	841	-	55	786
Repair water drainage	-	2,599	-	142	2,457
Restore high intensity edge lighting on runways 07-25 and 14-32	-	787	18	769	-
Restore lights for taxiway operations	-	454	34	420	-
Lester B. Pearson International Airport					
Modify trans-border sector	356	371	324	47	-
Administration building modifications	-	408	35	373	-
Modify fire protection system	-	1,853	580	969	304

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Modify central parking garage	-	463	370	93	-
Modify central power plant	-	1,131	53	63	1,015
Replace equipment	-	425	41	384	-
Replace airfield lighting cable	-	1,784	-	338	1,446
Modify public parking facilities	-	481	-	481	-
Improve storm drainage system	-	612	4	608	-
Rebuild road on airside ..	-	587	17	570	-
Replace sand storage building	-	259	-	259	-
Replace pre-board screening equipment	-	660	346	314	-
Expand information counter services	-	314	-	32	282
Overlay runway 24 R	-	1,014	-	1,014	-
Interim modification to Terminal 1 preclearance facility	-	5,000	1,000	4,000	-
Major repairs Terminal 1 apron	3,807	3,404	1,744	495	1,165
Asbestos removal Terminal 1 departure level	1,968	1,896	1,450	446	-
Mechanical modifications Terminal 1	-	3,890	-	2,067	1,823
Modify Terminal 1 washroom facilities	-	498	-	498	-
Modify Terminal 1 passenger finger	-	4,005	-	715	3,290
Rebuild portions of Terminal 1 apron phase II	1,108	939	713	226	-
Rebuild portions of Terminal 2 apron phase 3	-	821	-	258	563
Improve Terminal 2 emergency power distribution	-	1,145	-	1,145	-
Replace Terminal 2 carpets	-	663	-	211	452

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Air terminal building modifications	32,348	32,330	12,658	10,494	9,178
Major repairs to slab joints - apron 1	768	769	340	429	-
Rehabilitate apron 1	13,804	13,805	2,106	1,042	10,657
Repair to storm drainage .	-	2,896	2,591	305	-
Rehabilitate part of apron 1 & 2	-	1,177	900	277	-
Terminal complex asbestos removal	-	7,032	-	112	6,920
ALBERTA					
Calgary International Airport					
Expand Canadian Inspection services facility	7,923	7,923	4,002	3,921	-
Upgrade fire training site and roads	299	299	243	56	-
Regulator and switch gear.	855	855	609	246	-
Development project plan .	-	547	535	12	-
Repair storm water discharge control - general aviation areas	4,452	3,908	2,682	1,226	-
Resurface runway 16-34 ...	-	3,101	-	84	3,017
Repair storm drainage Phase II	-	1,953	103	1,850	-
Combined services building development areas	806	809	26	783	-
Replace watermain	-	448	-	448	-
Install energy program retrofits	-	351	-	351	-
Edmonton International Airport					
Repair storm drainage	1,531	1,048	18	32	998
Sewer line improvements ..	1,127	1,196	36	1,160	-
Install energy program retrofits	-	529	60	469	-
Overlay terminal road and metered parking system .	-	369	-	369	-
Replace field electrical centre	-	2,460	-	68	2,392

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Repair Laing bridge	3,939	3,885	3,222	663	-
Major resurface of the Laing Bridge	-	5,431	-	342	5,089
Replace absorption chillers	-	600	-	600	-
Improve drainage system ..	-	3,383	-	3,383	-
Modify baggage system	-	1,543	-	1,543	-
Modify transfer gate 27 to domestic use	-	540	-	540	-
Rebuild drainage system ..	-	973	-	70	903
Upgrade power system	-	568	-	568	-
Replace public address system	-	987	-	90	897
Replace switch gears to interruptible power units	-	500	-	500	-
Realign road	-	495	-	495	-
Expand holdroom of gates 20, 21 and 27	-	2,336	-	171	2,165
Rebuild flood boxes and pumping stations	-	1,694	-	1,152	542
Upgrade airside road	-	275	-	275	-
OTHER AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Rehabilitate elec- trical power distri- bution system	1,779	1,780	1,012	768	-
Construct new store building	-	985	25	960	-
Upgrade taxiway and stabilize shoulders	-	1,327	-	1,327	-
Rehabilitate airport boulevard	-	403	-	403	-
St. Anthony -					
Construct airport complex and asso- ciated facilities ...	12,247	12,247	10,048	2,199	-
St. John's -					
Pave glidepath areas .	-	742	-	742	-
Construct maintenance garage, firehall and sand storage building	5,765	3,892	3,392	500	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Current Estimate Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments	
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND (Cont'd)					
Rehabilitate air terminal building apron and taxiways	-	753	-	753	-
Develop general aviation area	-	6,699	-	357	6,342
Resurface apron and taxiways in the general aviation area	-	3,542	-	176	3,366
Rehabilitate runway 02-20 and taxiways F and D	-	6,180	-	20	6,160
Development of air cargo area	-	3,214	-	949	2,265
Goose Bay -					
Repair roofs	-	1,526	559	967	-
Rehabilitate runway 08-26 and taxiways A, B, and C	-	4,312	-	645	3,667
Install steel siding and insulation	-	996	-	97	899
Stephenville -					
Replace airfield lighting	925	746	42	704	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown -					
New air terminal building	7,169	5,982	5,682	300	-
Construct parking lot and road system	3,466	3,361	3,123	238	-
NOVA SCOTIA					
Sydney -					
Construct storage building	-	336	-	336	-
Yarmouth -					
Construct new air terminal building and combined services building	10,322	8,265	6,268	1,997	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NEW BRUNSWICK					
Fredericton -					
Expand air terminal building	3,510	3,586	226	1,152	2,208
Moncton -					
Expand and modify maintenance garage ..	-	813	-	77	736
St. Leonard -					
Modify maintenance garage	-	265	-	265	-
QUEBEC					
Blanc Sablon -					
Extend runway	-	5,000	200	2,400	2,400
Fort Rupert -					
Develop new airport ..	4,998	5,563	3,079	2,484	-
Gaspé -					
Install water distri- bution system	-	317	-	317	-
Kuujuuaq -					
Repave runway	-	2,879	1,430	1,449	-
Modify drainage system	-	446	220	226	-
Construct multi- purpose building	1,403	1,596	126	1,470	-
Mont-Joli -					
Repair roof of terminal building ...	-	309	-	309	-
Natasquan -					
Procure gravel and reinforcements of curbs	-	821	-	821	-
Regional Office -					
Master plans and administration of the new Quebec Inuit Program	-	1,532	829	125	578
St-Hubert -					
Re-construct taxiways.	-	339	-	339	-
St. Jean -					
Extend runway	-	2,988	175	2,813	-
Val d'Or -					
Redevelop airport	7,797	7,693	1,900	5,793	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Rebuild field elec- trical system	-	879	-	879	-
Wemindji -					
Develop new airport ..	6,163	6,088	5,488	600	-
ONTARIO					
Chatham -					
Land acquisition	-	1,500	900	600	-
Dryden -					
Upgrade powerhouse and field electrical centre	-	637	-	637	-
Hamilton -					
Expropriation of additional land	-	4,253	4,087	166	-
Expand airport Including firehall ..	34,732	30,869	30,616	253	-
Construct maintenance services building ...	-	2,366	-	175	2,191
London -					
Repair air terminal building roof	-	293	-	19	274
Illuminate operational guidance signs	-	446	26	420	-
Oshawa -					
Resurface runway 04-22	-	654	-	76	578
Pickering -					
Land acquisition	-	118,434	118,084	350	-
Sault Ste. Marie -					
Replace perimeter fence	-	303	-	18	285
Timmins -					
Upgrade and relocate existing fire training area	-	434	-	14	420
Windsor -					
Construct addition to equipment garage .	-	609	-	56	553

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
Churchill -					
Procure gravel for runways and aprons ..	-	821	-	821	-
Airport emergency services	-	402	6	396	-
Terminal complex development	-	8,773	-	664	8,109
Dauphin -					
Rehabilitate taxiway C	-	285	-	285	-
The Pas -					
Rehabilitate runway 12-30	-	3,589	-	3,589	-
Thompson -					
Stone-column tests ...	-	468	432	18	18
Develop northside	-	5,049	-	979	4,070
Restoration of taxiway C	-	379	-	379	-
SASKATCHEWAN					
Lac La Ronge -					
Develop commercial area	-	481	-	481	-
Extend taxiway D	-	404	-	404	-
North Battleford -					
Re-construct taxiways B and C	-	812	-	812	-
Regina - Expand air					
terminal building	28,464	28,007	26,842	1,165	-
Saskatoon -					
Restore taxiway C area	-	625	-	625	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Upgrade water supply .	-	454	-	16	438
Air terminal building.	3,278	3,278	1,190	51	2,037
Upgrade sewage facilities	-	560	-	24	536
Overlay taxiways A, B, and C with lighting	-	579	-	19	560

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Lethbridge -					
Air terminal building.	2,478	2,478	769	42	1,667
Maintenance garage and workshop	1,903	1,590	82	1,508	-
Overlay runway 05-23 and taxiway A	-	1,147	-	1,147	-
Overlay runway 12-30 ..	-	1,040	-	1,040	-
Peace River -					
Overlay taxiways 'A', 'B' and 'C' and apron	-	713	-	713	-
Spring Bank -					
Overlay runway 07-25, taxiways C and D and on apron	-	265	-	265	-
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford -					
Resurface taxiway D and E and portion of Apron 1	-	990	40	950	-
Construct a combined services building ...	-	3,243	-	151	3,092
Campbell River -					
Extend aircraft parking apron	-	349	14	335	-
Expand air terminal building	-	1,488	55	80	1,353
Castlegar -					
Expand air terminal building	6,675	4,843	112	1,080	3,651
Cranbrook -					
Construct new fire- hall	-	990	56	934	-
Dawson Creek -					
Overlay runway 06-24 and taxiway	-	920	-	920	-
Fort Nelson -					
Expand air terminal building	7,440	7,440	2,566	4,874	-
Rehabilitate power plant	-	1,324	80	1,244	-
Restore high intensity runway edge lights ..	-	322	-	322	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Fort St. John -					
Restore airside- groundside	-	6,470	555	5,125	790
Extend the firehall ..	-	281	-	28	253
Pitt Meadows -					
Extend runway	-	1,607	1,399	208	-
Prince George -					
Overlay aprons and taxiways	-	1,528	53	1,475	-
Replace power pole switches with high voltage pad mounted .	-	274	-	274	-
Prince Rupert -					
Modify water treatment plant and building ..	-	525	-	525	-
Rehabilitate apron ...	-	940	15	925	-
Sandspit -					
Rebuild combined firehall and maintenance garage ..	-	2,583	110	1,012	1,461
Replace four houses ..	-	463	50	200	213
Smithers -					
Upgrade water distri- bution system	-	379	35	344	-
Rebuild entrance road and carpark	-	350	10	340	-
Terrace -					
Construct combined services building ...	-	3,233	-	228	3,005

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			

OTHER AIRPORTS (Cont'd)

BRITISH COLUMBIA (Cont'd)

Victoria -

Expand air terminal building	12,048	12,048	7,000	5,048	-
Replace interruptible power unit panel and isolating switch	-	299	-	220	79

Williams Lake -

Repair field, hangar line and aircraft parking area drainage system	-	416	20	396	-
Apron extension	-	648	23	625	-
Resurface access road	-	375	-	15	360

NORTHWEST TERRITORIES

Coral Harbour -

Fuel tank farm dyking	-	702	-	702	-
--------------------------------	---	-----	---	-----	---

Baker Lake -

Runway overlay	1,456	1,530	416	1,114	-
New equipment mainte- nance garage	2,993	2,887	132	2,000	755
Replace existing dwelling	-	2,879	821	607	1,451
Upgrade airport access road	-	1,875	-	354	1,521

Chesterfield -

Improve runways	-	2,921	-	1,067	1,854
-----------------------	---	-------	---	-------	-------

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Eureka -					
Replace heavy equip- ment	-	268	-	268	-
Fort Liard -					
Develop airport to Arctic (C) standard ..	2,114	2,144	1,680	262	202
Hay River -					
Rehabilitate runway 13-31	-	470	-	225	245
Overlay runway 04-22 and taxiway B	-	315	-	315	-
Nanisivik -					
Rehabilitate runway 11-29	3,887	3,887	1,264	2,123	500
Norman Wells -					
Construct combined service building	-	6,651	329	250	6,072
Rebuild power distribution system .	-	847	-	56	791
Tuktoyaktuk -					
Procure and apply crushed gravel	2,647	2,538	564	405	1,569
Whale Cove -					
Rehabilitate power supply	-	582	242	340	-
Construct passenger shelter	-	974	-	55	919
Yellowknife -					
Air terminal building.	8,363	8,363	244	4,840	3,279
YUKON					
Dawson -					
Upgrade airport	-	474	-	474	-
Mayo -					
Upgrade runway	-	594	-	594	-
Old Crow -					
Construct gravel overlay	-	875	-	28	847
Whitehorse -					
Air terminal building.	13,705	12,859	11,859	1,000	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated		Total	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Final Cost		Forecast		
	Previous Estimate	Current Estimate	Costs to Mar. 31 1986		

AIR NAVIGATION SERVICES

The following abbreviations are used in the project listing below:

ASDE	Airport Surface Detection Equipment	NDB	Non-Directional Beacon
DME	Distance Measuring Equipment	PAL	Peripheral Communication Control
DVOR	Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment	RVR	Runway Visual Range
FSS	Flight Service Station	TACAN	Tactical Air Navigation Aid
HF	High Frequency	VHF	Very High Frequency
ILS	Instrument Landing System	VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
MLS	Microwave Landing System	VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment

Headquarters - Ottawa -

Central Procurement:

VOR/DME	-	43,010	-	1,104	41,906
Low Power NDB	-	796	788	8	-
Modular Aeronautical					
Communications Switch ..	47,765	47,765	809	12,608	34,348
VHF Mobile transmitters -					
receivers	-	2,619	51	364	2,204
Replace tube type ILS	-	5,200	4,536	502	162
Develop electronic speech					
generator	-	275	274	1	-
Communications equipment					
for FSS	5,416	5,416	200	2,565	2,651
Aircraft Noise Monitoring					
System	925	925	887	38	-
Multi-Channel Magnetic					
Recording	-	625	252	336	37
Aviation Communication					
Propagation Study	477	477	280	197	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
Self-Contained Aircraft Position Fixing Equip- ment	6,080	5,925	5,287	638	-
Telecom duty manager work- station enhancements ...	-	2,056	414	230	1,412
Radar Automation Modern- ization Program (RAMP) .	810,504	810,504	110,445	170,650	529,409
Aeronautical communica- tions flight inspection.	947	887	119	247	521
Satellite and other long range communications techniques to civil aviation	416	416	53	170	193
Replace tube type ILS Program	-	12,374	9,496	2,878	-
Radar uninterruptible secondary surveillance .	-	756	716	40	-
Radar open array antenna .	-	310	298	12	-
Control surveillance system for air-ground radio	-	3,054	1,400	1,654	-
Runway visual range	-	2,716	2,714	2	-
Localizer/DME	-	1,083	112	292	679
VHF Direction Finder Navigational Aids	2,819	3,093	696	1,048	1,349
MLS project office	-	2,900	1,100	1,800	-
VOR/DME	9,669	9,669	7,430	239	2,000
VHF transmitters, receivers and multi- couplers	10,305	10,305	8,383	1,922	-
ASDE Phase II	13,530	13,530	11,482	1,824	224
National Flight Data Processing	7,724	7,724	5,502	1,300	922
Improve Aviation Weather Services In Yukon & Northwest Territories ..	1,582	1,582	1,330	59	193
Costs associated with TACAN replacement program	4,131	4,132	50	1,000	3,082
Develop precision DME	450	450	225	175	50
VOT	895	895	96	600	199
Transmissometer retrofit .	1,507	1,507	376	695	436
Flight Data Display Evaluation Program	-	445	153	100	192
Improve Operational Display System	-	1,119	991	128	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
Solid state VHF trans- mitters and receivers for Air-Ground Communications	9,415	9,415	8,441	974	-
Microwave Landing System .	-	454,711	-	10,000	444,711
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Upgrade and automate FSS operations	3,382	3,382	3,005	377	-
Modify Gander Automated Air Traffic System	334	334	172	162	-
Relocate FSS to Area Control Centre Building	2,097	2,014	1,754	260	-
Improve Automated Air Traffic System	-	476	471	5	-
Modify Automated Air Traffic System and data transfer capabilities	-	316	301	15	-
Replace VHF trans- mitters	-	292	-	146	146
Rehabilitate receiver site	-	444	-	325	119
NEW BRUNSWICK					
Moncton Regional Office -					
Install ILS at various sites	394	394	368	26	-
Replace HF receivers and transmitters	-	695	-	73	622
Saint John -					
Install VOR	-	289	-	76	213
QUEBEC					
Québec Region -					
Procure VHF transmitters and receivers	-	354	234	120	-
Replace HF receivers and transmitters	-	664	-	1	663
Chevery -					
Install VOR/DME	-	1,227	763	464	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Montreal -					
Install ASDE	-	3,368	1,935	1,281	152
Ivujivik -					
Install NDB	-	374	-	347	27
Kangirsuq -					
Install NDB	-	387	-	327	60
Salluit -					
Install NDB	-	422	-	341	81
St-Augustin-de-Duplessis -					
Install Localizer DME ..	-	534	-	58	476
Tasiujac -					
Install NDB	-	318	-	300	18
ONTARIO					
Attawapiskat -					
Install Automated Weather Observation Reporting Equipment ...	393	400	2	1	397
Carp -					
Install NDB	282	340	102	238	-
Cat Lake -					
Install NDB	440	471	22	449	-
Chapleau -					
Install VOR/DME	2,271	2,373	1	1	2,371
Cochrane -					
Install NDB	365	365	121	244	-
Fort Hope -					
Install NDB	-	457	329	128	-
Goderich -					
Install remote control outlet	-	267	-	22	245
Hamilton -					
New control tower	5,640	5,640	3,800	1,840	-
Hearst -					
Install NDB	395	356	123	233	-
Kapuskasing -					
Install VOR/DME	1,207	1,253	1	1	1,251
Kasabonika Lake -					
Install NDB	405	324	22	302	-
Lansdowne House -					
Install Automated Weather Observation Reporting System	410	416	1	1	414

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
London -					
Replace tube type ILS ..	519	871	180	19	672
Manitowadge -					
Install NDB	645	700	138	562	-
North Bay -					
Construct new air traffic facility	-	6,571	-	634	5,937
Ottawa -					
Install ASDE	-	3,183	-	135	3,048
Install Terminal Radar Service Area	-	454	-	140	314
Pembroke -					
Upgrade PAL	-	388	90	111	187
Sarnia -					
Install FSS and relocate PAL	-	479	-	95	384
Install partial ILS	1,172	1,172	664	158	350
Lester B. Pearson -					
Update PAL	455	455	385	70	-
Amend registered zoning runway 06R-24L	308	308	108	100	100
Area Control Centre reconfiguration	385	385	245	140	-
Install Regional Air Traffic Simulator Display Equipment	-	311	21	290	-
Install Operational Information Display System to Air Traffic Simulator	-	499	423	65	11
Replace Regional Air Traffic Simulators Communication Equip- ment	529	571	374	173	24
Toronto Island -					
Replace Control Tower ..	-	3,141	585	2,556	-
Install MLS and support- ing Infrastructure	-	6,510	-	2,663	3,847
Terrace Bay -					
Install NDB	-	289	281	8	-
Trenton -					
Install VOR/DME	627	617	557	60	-
Waterloo -					
Install ILS	-	1,392	523	175	694

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Current Estimate Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)				
ONTARIO (Cont'd)				
Windsor -				
Install Automated Weather Observation Reporting System	410	416	1	414
MANITOBA				
Berens River -				
Install NDB	-	292	-	280 12
Dauphin -				
Install VOR	464	465	353	112 -
God's Lake -				
Install NDB	-	274	-	3 271
Jackhead Harbour -				
Install VOR/DME	973	998	746	252 -
The Pas -				
Install VOR	541	542	421	121 -
Winnipeg -				
Establish new Area Control Centre	31,037	28,307	12,812	13,383 2,112
Establish electronic duty manager work- station	-	287	-	176 111
Thompson -				
Replace ILS	-	654	-	318 336
SASKATCHEWAN				
Key Lake -				
Install VOR/DME	991	991	919	72 -
Swift Current -				
Replace VOR	-	420	-	139 281
ALBERTA				
Calgary -				
Air Operations Buildings Control Tower	16,337	16,376	825	4,655 10,896
Consolidate Communica- tion Facilities	-	314	-	25 289
Install ASDE	-	2,900	-	19 2,881

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Edmonton -					
Consolidate Commu- nications Facilities and Availability Im- provement	409	396	19	377	-
Replace tube type VOR ..	-	528	-	24	504
Replace HF communication equipment	-	1,066	-	40	1,026
Empress -					
Replace tube type VOR ..	-	430	-	19	411
Lethbridge -					
Replace Air Traffic Control Tower	2,462	2,462	46	87	2,329
Rocky Mountain House -					
Convert VOR to DVOR	837	837	391	446	-
Springbank -					
Construct FSS facilities	-	378	55	181	142
Vermilion -					
Replace tube type VOR ..	-	438	-	200	238
BRITISH COLUMBIA					
Cranbrook -					
Renovate FSS	-	698	94	604	-
Dawson Creek -					
Upgrade FSS facilities .	-	1,642	39	73	1,530
Dease Lake -					
Install NDB	-	1,861	-	1,777	84
Pitt Meadows -					
Install DME	-	320	-	49	271
Port Hardy -					
Relocate FSS	-	1,121	29	41	1,051
Powell River -					
Install NDB	-	392	-	350	42
Princeton -					
Replace VOR	451	522	219	228	75
Prince George -					
Replace VOR/DME	755	849	634	215	-
Quesnel-					
Construct FSS building ..	-	307	20	287	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Terrace -					
Relocate PAL	-	620	-	546	74
Construct new floor for FSS	-	1,491	36	48	1,407
Williams Lake -					
Install ILS	-	2,849	373	1,601	875
NORTHWEST TERRITORIES					
Cambridge Bay -					
Install VHF/Direction Finding In FSS	-	298	-	4	294
Tuktoyaktuk -					
Upgrade FSS	-	2,929	-	70	2,859
AVIATION REGULATION					
Headquarters					
Computerized air- worthiness information system	365	664	447	217	-
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters					
Purchase ice reconnais- sance aircraft	46,228	45,614	28,967	12,730	3,917
Purchase 17 Canadair CL-215 water bombers .	144,670	135,289	103,980	29,774	1,535
Flight inspection fleet replacement	57,680	57,680	55,080	2,600	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton -					
Construct new flight service operations base	7,798	7,798	78	1	7,719

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects (\$000) -
Departmental Administration

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION					
TRANSPORTATION TRAINING					
Nova Scotia					
Sydney					
Canadian Coast Guard					
College:					
Boat House and					
Machine Shop					
construction	9,894	9,894	4,670	3,339	1,885
College Expansion	17,185	14,685	12,061	2,624	-

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of \$283 million in 1986-87 represent 11.1% of total net expenditures for the Department. Figure 6-6 provides summary information on the levels of grants and contributions distributed among the department's Activities. Figure 6-7 is a listing of all grants and contributions made by the Department.

Figure 6-6: Transfer Payments by Activity (\$000)

Activity	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	For Details See Page
Marine Transportation				6-37
Grants	14	14	14	
Contributions	1,005	1,122	1,090	
Air Transportation				6-38
Grants	25	25	30	
Contributions	41,792	49,475	43,783	
Surface Transportation				6-39
Grants	100	100	100	
Contributions	22,853	11,727	18,612	
Departmental Administration				6-40
Grants	21,791	25,577	21,968	
Contributions*	195,422	254,097	358,120	
Total Department				
Grants	21,930	25,716	22,112	
Contributions	261,072	316,421	421,605	
Total Transfer Payments	283,002	342,137	443,717	

* Includes statutory payment in respect of termination of tolls at Victoria Bridge.

Figure 6-7: Details of Transfer Payments (\$) - Marine

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
	\$	\$	\$
MARINE TRANSPORTATION			
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Grant to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Mission to Seamen - Lakehead Branch	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia & Windsor	300	300	300
Seafarer's Club, Prince Rupert, B.C.	300	300	300
Grant to the Canada Safety Council for the promotion of boating safety	1,667	1,667	1,667
Total Grants	14,117	14,117	14,117
Contributions			
Fees for membership in the International Association of Lighthouse Authorities and for membership in the Permanent International Association of Navigational Congresses	-	6,500	5,620
Contribution to the Council of Forest Industries in support of the Waterborne Debris Abatement Program	-	-	50,000
Contribution to the Canadian Red Cross Society in respect of its boating safety program	250,000	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the provision of voluntary search and rescue services and the promotion of boating safety through accident prevention and education	705,000	650,000	534,220
Canada's share of the cost of the North Atlantic Ice Patrol	-	165,000	-
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	50,000	50,000	50,000
Contribution to the Toronto Sesquicentennial	-	-	200,000
Total Contributions	1,005,000	1,121,500	1,089,840
Total Transfer payments	1,019,117	1,135,617	1,103,957

Figure 6-7: Details of Transfer Payments (\$) - Air

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
AIR TRANSPORTATION			
Grants			
Roger Demers Trust Fund	-	-	5,000
Royal Canadian Flying Clubs Association	25,000	25,000	25,000
Total Grants	25,000	25,000	30,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	25,000	25,000	25,000
Contributions toward the operation of air services	-	141,000	397,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	625,000	200,000	19,000
Contribution for the operation of municipal or other airports	16,905,000	20,837,000	17,664,000
Contribution to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	24,003,000	26,806,000	23,823,000
Contribution to CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu for air traffic controller training program	159,000	667,000	559,000
Contribution to flying clubs, schools and instructors	75,000	79,000	68,000
Special Employment Initiative Program	-	720,000	1,228,000
Total Contributions	41,792,000	49,475,000	43,783,000
Total Transfer Payments	41,817,000	49,500,000	43,813,000

Figure 6-7: Details of Transfer Payments (\$) - Surface

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
SURFACE TRANSPORTATION			
Grants			
Operation Lifesaver	100,000	100,000	100,000
Total Grants	100,000	100,000	100,000
Contributions			
Urban Transport			
Urban Transportation Assistance Program			
Railway Relocation and Crossing	-	-	6,496,000
Regina Railway Relocation	7,508,000	11,280,000	11,560,000
Fort Saskatchewan Rail Realignment	13,598,000	-	70,000
Victoriaville Rail Realignment	1,000,000	-	-
	500,000	200,000	300,000
	22,606,000	11,480,000	18,426,000
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Countermeasures Research	87,000	100,000	39,000
Roads and Transportation Association of Canada	160,000	147,000	147,000
	247,000	247,000	186,000
Total Contributions	22,853,000	11,727,000	18,612,000
Total Transfer Payments	22,953,000	11,827,000	18,712,000

Figure 6-7: Details of Transfer Payments (\$) - Departmental Administration

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION			
Grants			
National Transportation Week Committee	20,000	20,000	20,000
Water Transport			
Province of British Columbia	15,678,000	14,896,000	14,360,000
Province of Newfoundland	-	2,362,000	2,267,000
Province of Quebec	-	2,966,000	2,870,000
Grants to universities, other organisations, university students and other individuals for transportation research	93,000	1,233,000	1,177,000
Rail Passenger Transport			
Montreal Commuter Train System	6,000,000	4,100,000	1,274,000
Total Grants	21,791,000	25,577,000	21,968,000
Contributions			
Transportation Development Initiatives undertaken under Subsidiary Agreements to Economic and Regional Development Agreements	3,950,000	950,000	-
Roads and Transportation Association of Canada	-	60,000	-
Seniors Transportation Services Demonstration Project - Winnipeg	-	311,000	262,000
Transportation of Disabled Persons	2,000,000	500,000	200,000
Highway Transport			
Newfoundland Highway strengthening/Improvements	-	553,000	7,097,000
Maritime Provinces Highway strengthening/Improvements	13,078,000	20,121,000	19,052,000
Highway Improvements under General Development Agreements	40,632,000	24,251,000	7,330,000
Special Highway Program			
- Newfoundland	-	7,786,000	20,780,000
- New Brunswick	-	20,356,000	18,237,000
Water Transport			
Ferry and Coastal Freight Services	10,510,000	10,022,000	9,832,000
Atlantic Container Express	-	2,500,000	3,748,000
Rail Freight Transport			
Prairie Branch Line Rehabilitation	98,320,000	97,780,000	132,900,000
Leasing of Grain Cars	17,242,000	16,475,000	16,142,000
Purchase of Hopper Cars	-	39,016,000	114,670,000
Thunder Bay Rail Issue Task Force	-	3,000	17,000
Trucking Subsidy	-	70,000	175,000
Canada Grain Council/Grainbase	90,000	90,000	90,000
Canada-Manitoba Subsidiary Agreement - Churchill	3,000,000	6,000,000	49,000

Figure 6-7: Details of Transfer Payments (\$) - Departmental Administration (Cont'd)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Departmental Administration (Cont'd)			
Newfoundland Supplementary Pensions	2,000,000	1,753,000	1,688,000
Prince Edward Island Provident Fund	2,000,000	3,000,000	3,264,000
(Statutory)			
Victoria Jubilee Bridge	2,600,000	2,500,000	2,587,000
Total Contributions	195,422,000	254,097,000	358,120,000
Total Transfer Payments	217,213,000	279,674,000	380,088,000

B. Cost Analysis

The Department's Estimates include only those expenditures to be changed to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the program.

Figure 6-8: Net Cost of Program by Activity (\$000)

	1986-87				1985-86	
	Gross Expenditures	Add Other Costs	Total Costs	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast Net Cost
Marine Transportation	830,930	18,946	849,876	41,296	808,580	753,901
Air Transportation	1,562,331	91,394	1,653,725	871,300	782,425	817,249
Surface Transportation	52,550	1,596	54,146	100	54,046	38,926
Departmental Administration	983,779	12,841	996,620	6,427	990,193	1,218,846
	3,429,590	124,777	3,554,367	919,123	2,635,244	2,828,922

Figure 6-9 details the services provided without charge to the Department which make up the Other Costs in Figure 6-8. Details of Revenue are provided in Figure 6-10.

Figure 6-9: Services Provided Without Charge (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
By This Department			
Accommodation provided to the Air Transportation and Marine Transportation Activities	64,712	63,877	62,215
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	37,587	30,842	29,301
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	2,436	2,169	4,111
Contributions Covering Employees' Share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	17,044	13,049	13,554
Employee Compensation Payment provided by the Department of Labour	2,998	2,832	2,672
Total services provided by other Departments	60,065	48,892	49,638
Total services provided to the Program	124,777	112,769	111,853

C. Revenue Analysis

Transport Canada has vote-netting authority of \$885.8 million for 1986-87. This decreases the requirement for funding through appropriations by 25.8% of gross program expenditures. Over 98.3% of these revenues come from the air transportation tax; rentals and concessions at airports; and certain recoveries (charges) made by the Air Transportation Activity.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales or minimum guaranteed tendered payment. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Air Traffic Control Charge: The Air Navigational Services (ANS) function includes all air traffic services, of which a significant portion relate to control in the immediate vicinity of self-supporting airports. The ANS activity therefore charges the Self Supporting Airports Fund for these services. The charge is based on the costs of air traffic control towers and other air navigation facilities at an airport, as well as an allocation of a part of the costs of off-airport facilities, such as area control centres, which provide essential navigational services to aircraft approaching and departing from the airport.

Management Services Charge: The Major Federal Airports also receive management and functional services, the latter including expertise in emergency and security services, maintenance and construction of facilities, personnel, finance, planning and administration. The charge for these services is 30% of the direct personnel and other operating costs incurred by the self-supporting airports. The Other Airports are credited with 86% of this charge. The balance is credited to the Direction and Administration function.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. In recent years, the air navigational services activity has received an allocation of 14% of the revenue from the tax as a contribution towards the recovery of the costs of domestic enroute air traffic services. The other 86% had been allocated to airports based on the number of passengers taking off and landing at each airport in relation to the total numbers taking off and landing in Canada. The methodology for allocating tax revenue between

airports and domestic enroute facilities, and among airports, is currently under review. With the increases in 1985-86, the tax proceeds were to be used to help reduce the deficit for the Air Program as a whole. Consistent with this approach, an interim allocation has been made for the 1986-87 estimates pending completion of the review. This allocation reflects the current air navigation services/airports split.

The allocation to the Airports Revolving Fund provides only sufficient tax proceeds to the Fund to cover operating and capital requirements, which allows for a return on contributed capital. The change has resulted in a reduction to the Airport Revolving Fund of approximately \$157.0 million. An equivalent amount is available for the Other Airports.

Other major revenue sources are aircraft landing fees and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings for processing passengers at 23 major airports. See page 6-53 for more details on air revenues and recoveries.

Receipts credited to the Consolidated Revenue Fund (CRF) include, under Marine Transportation: wharfage and harbour dues, charter of the cable repair ship John Cabot, and interest on investment.

Figure 6-10 provides a summary of both vote-netting and CRF revenues by Activity.

Figure 6-10: Summary of Revenues by Activity (\$000)

Activity	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Vote-netting Revenue			
Marine Transportation	8,650	8,760	9,382
Air Transportation	871,300	737,900	681,340
Surface Transportation	-	-	-
Departmental Administration	5,827	6,696	5,877
	885,777	753,356	696,599
Revenue Credited to the CRF			
Marine Transportation	32,646	27,364	28,246*
Air Transportation	-	2,911	2,799
Surface Transportation	100	100	118
Departmental Administration	600	27,700	3,025
	33,346	58,075	34,188
Total Revenues	919,123	811,431	730,787

* an additional amount of \$815 K, representing a recovery of previous year's expenditures, has been reported under Departmental Administration.

D. Other Analyses

1. Marine Transportation Loans

The various loans presently outstanding are summarized in Figure 6-11. The interest collected from the loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 6-11: Outstanding loans

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/86	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1986-87	
				Principal	Interest
LOANS TO THE CANADA PORTS CORPORATION FOR THE FOLLOWING MAJOR PORTS:					
St. John's	1,566,437	2000	9.33	51,983	146,149
Saint John	6,665,062	2000	12.43	172,691	828,467
	512,155	2002	15.625	7,410	80,024
	7,100,368	2002	15.125	107,804	1,073,903
	4,243,084	1993	11.125	356,157	472,043
	1,973,102	1993	11.0	166,374	217,041
	4,601,413	1994	11.875	313,071	546,418
Deferred Interest*	2,569,795	2005	11.625	37,247	298,739
	4,730,511	1994	-	-	485,612
Belledune	997,883	2000	6.44	41,455	64,264
Chicoutimi	698,908	2000	9.09	23,636	63,531
Montreal	8,051,135	2000	6.25	339,365	503,196
Vancouver	4,505,939	2000	7.50	172,520	337,945
LOANS TO SAINT JOHN HARBOUR BRIDGE AUTHORITY					
	10,944,440	2020	6.88	85,789	730,499
	1,867,231	2020	7.06	13,995	131,630
	843,803	2020	7.375	5,676	62,128
	550,253	2020	8.50	2,742	46,714
LOANS TO HARBOUR COMMISSIONS					
Hamilton	725,000	2000	4.125	50,000	29,391
	118,564	1987	5.56	77,967	5,526
	122,864	1987	6.06	80,721	6,243
Lakehead	285,595	1989	7.44	74,298	19,885
Port Alberni	855,359	1991	8.06	132,473	61,012
LOAN TO THE CITY OF MONTREAL					
Atwater Tunnel	558,697	1991	3.125	86,255	17,459
				2,399,629	6,227,819

*Repayment of deferred interest is to be made in 10 equal annual installments, without interest, commencing December 31, 1985.

2. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational functions is shown in Figure 6-12. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 6-12: Distribution of Fleet Operating Resources by Function (\$000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1987-88		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Aids to Navigation						
Conventional aids	66,277	1,083	62,389	1,096	62,771	1,010
Sounding and dredging	3,716	66	3,558	67	3,714	63
Radio aids	355	4	341	4	200	4
	70,348	1,153	66,288	1,167	66,685	1,077
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support						
Icebreaking and escorting	43,387	661	39,110	668	50,079	645
Flood control	5,874	85	5,594	86	8,689	87
Services to other departments and agencies	9,917	127	9,472	127	14,017	128
	59,178	873	54,176	881	72,785	860
Marine Search and Rescue						
Coast Guard rescue operations	36,617	599	34,483	600	32,988	593
	166,143	2,625	154,947	2,648	172,458	2,530

3. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 6-13 summarizes the investment in vessels and aircraft.

Figure 6-13: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost (\$000)

No. of Vessels and Aircraft	Vessel Type	Estimated Replacement Cost* (1984-85 dollars)
1	1300 Heavy Gulf Icebreaker	220,000
7	1200 Medium Gulf/River Icebreakers	945,000
10	1100 Major Naval Tenders/Light Icebreakers	780,000
1	1100 Medium Naval Tenders/Light Icebreaker	48,000
12	1100 Medium Naval Tenders/Ice Strengthened	540,000
5	900 Small Naval Tenders/Ice Strengthened	110,000
6	800 Small Naval Tenders	21,000
5	700 Special River Naval Tenders	75,000
6	600 Large Search and Rescue Cutters	288,000
2	500 Intermediate Search and Rescue Cutters	26,000
7	400 Small Search and Rescue Cutters	25,400
17	300 Search and Rescue Lifeboats	15,700
2	200 Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	6,100
8	100 Small Rescue Craft	8,980
199	Various-size workboats	18,126
56	Inshore Rescue Boats	1,960
35	Helicopters	122,900
3	Hovercraft	29,400
1	Fixed-wing aircraft	6,650
		3,288,216

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

NOTE: Assets have been listed to reflect broad vessel type categories and are not intended to properly reflect unit capabilities.

4. Maritime Pollution Claims Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Maritime Pollution Claims Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was \$40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Statement for the period ended September 30, 1985:

● Net levies (February '72 to September '76)	\$34.9	million
● ADD: Interest and penalties credited to the fund	<u>\$74.4</u>	million
	\$109.3	million
● LESS: Administration expenses	\$(0.3)	million
Claims settlements	<u>\$(2.7)</u>	million
● Balance in the fund - September 30, 1985	\$106.3	million

5. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations

Figure 6-14: Canadian Coast Guard Bases and Sub-bases

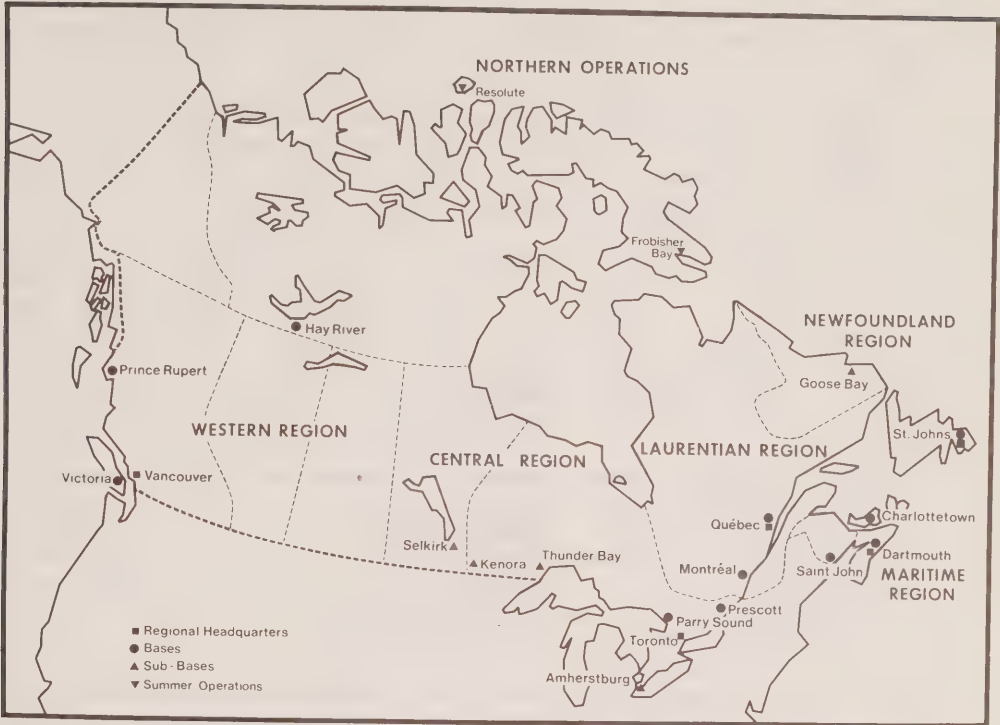


Figure 6-15: Vessel Traffic Management Stations

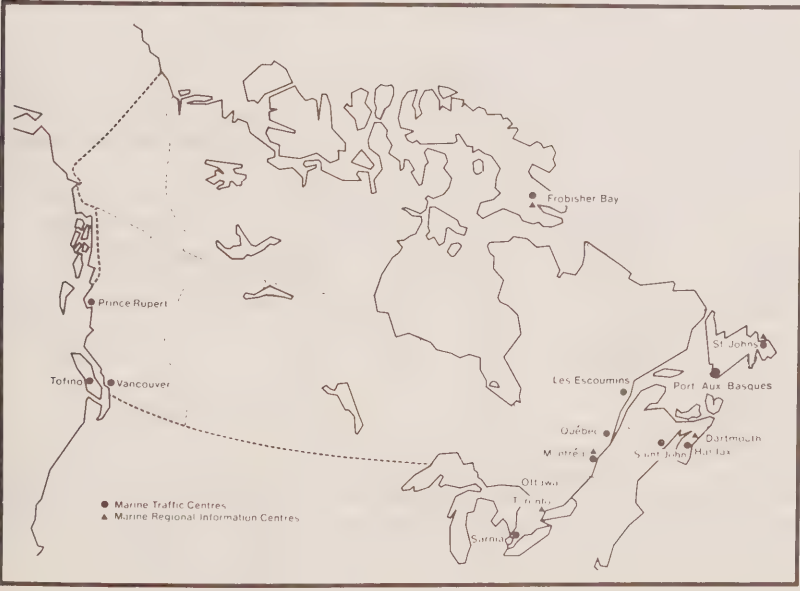
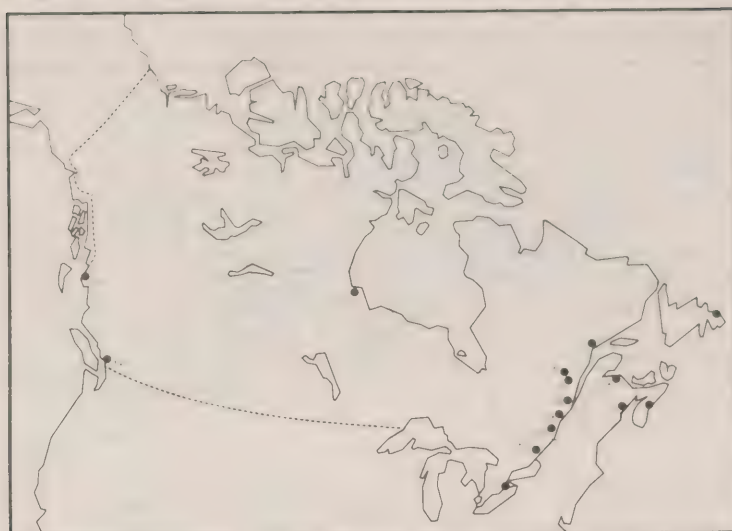
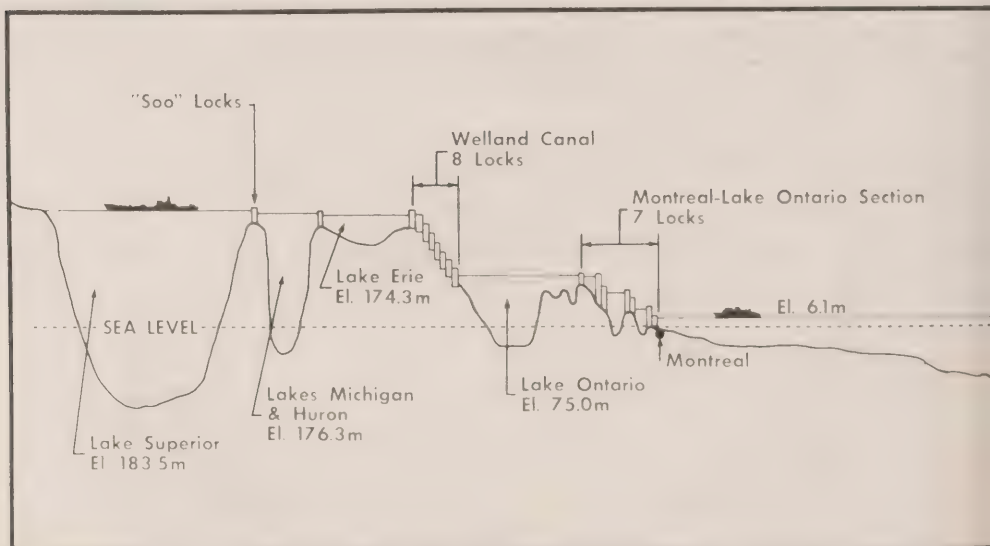


Figure 6-16: Ports Canada - Ports and Elevators



- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. National Office, Ottawa | 8. Port of Quebec Corporation, Que |
| 2. Port of St. John's, Nfld. | 9. Port of Trois-Rivieres, Que |
| 3. Halifax Port Corporation, N.S. | 10. Montreal Port Corporation, Que |
| 4. Port of Saint John, N.B. | 11. Prescott Elevator, Ont |
| 5. Port of Belledune, N.B. | 12. Port Colborne Elevator, Ont |
| 6. Port of Sept-Îles, Que. | 13. Port of Churchill, Man |
| 7. Port of Chicoutimi, Que. | 14. Vancouver Port Corporation, B.C |
| | 15. Prince Rupert Port Corporation, B.C |

Figure 6-17: Profile View of the St. Lawrence Seaway System



6. Major Federal Airports Revolving Fund

The Major Federal group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport and by category of airport (Figures 6-18 to 6-20).

Figure 6-18: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1986-87 Estimates (\$000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	9,478	17,313	(7,835)	7,077
Montreal/Dorval	37,874	44,563	(6,689)	2,605
Montreal/Mirabel	25,310	53,363	(28,053)	4,556
Toronto/Lester B. Pearson	120,536	84,834	35,702	19,195
Ottawa	13,168	19,786	(6,618)	19,648
Winnipeg	13,839	21,736	(7,897)	15,571
Calgary	32,976	35,242	(2,266)	11,042
Edmonton	16,899	21,099	(4,200)	2,581
Vancouver	49,949	41,206	8,743	12,782
Air Transportation Tax*	81,503		81,503	
Total	401,532	339,142	62,390	95,057

Figure 6-19: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1985-86 Forecast (\$000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	7,936	16,870	(8,934)	4,200
Montreal/Dorval	31,989	43,456	(11,467)	12,600
Montreal/Mirabel	21,192	52,042	(30,850)	1,500
Toronto/Lester B. Pearson	101,310	82,745	18,565	10,400
Ottawa	15,024	19,283	(4,259)	24,000
Winnipeg	11,529	21,186	(9,657)	17,200
Calgary	27,306	34,362	(7,056)	5,100
Edmonton	14,485	20,565	(6,080)	6,600
Vancouver	42,029	40,183	1,846	19,800
Air Transportation Tax*	190,000		190,000	
Total	462,800	330,692	132,108	101,400

* Note: The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 6-43.

Figure 6-20: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1984-85 Actual (\$000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	12,898	16,411	(3,513)	2,173
Montreal/Dorval	50,273	42,082	8,191	23,320
Montreal/Mirabel	25,544	50,283	(24,739)	2,608
Toronto/Lester B. Pearson	141,689	79,610	62,079	14,067
Ottawa	17,209	19,011	(1,802)	15,252
Winnipeg	18,768	19,853	(1,085)	4,626
Calgary	40,259	32,408	7,851	4,198
Edmonton	20,829	19,225	1,604	3,456
Vancouver	65,948	36,539	29,409	7,807
	393,417	315,422	77,995	77,507
Other Airports				
Gander	2,543	15,616	(13,073)	4,028
Charlottetown	1,029	5,033	(4,004)	4,420
Fredericton	1,407	4,569	(3,162)	1,089
Moncton	1,635	7,243	(5,608)	1,303
Saint John	1,568	5,530	(3,962)	3,354
St. John's	3,774	10,281	(6,507)	3,124
Sydney	1,155	4,914	(3,759)	1,258
Quebec	5,052	10,976	(5,924)	1,817
London	1,916	5,992	(4,076)	2,530
Windsor	1,758	4,553	(2,795)	2,855
Regina	4,541	8,159	(3,618)	16,559
Saskatoon	4,670	7,709	(3,039)	1,348
Thunder Bay	3,185	6,420	(3,235)	5,160
Victoria	4,258	6,600	(2,342)	2,701
	38,491	103,595	(65,104)	51,546
Total	431,908	419,017	12,891	129,053

Note: The Major Federal Airports revolving fund adapted its present configuration effective April 1, 1985.

7. Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries

Figure 6-21 presents a summary of the Air Activity's revenues and recoveries. Their magnitude, in relation to other Program revenues, warrants separate display.

Figure 6-21: Air Transportation Revenues/Recoveries (\$000)

	1986-87 Estimates						1985-86 Forecast Total	1984-85 Actual Total
	Major Federal Airports	Other Airports	Air Navi- gation Services	Aviation Regula- tion	Air- craft Services	Dirrec- tion & Adminis- tration		
Revenue								
Rentals, Concessions, and Parking	152,888	29,220	875	16	10	728	183,737	149,719
Landing fees	91,181	15,728	-	-	-	-	106,909	75,613
General termi- nal fees	57,673	5,301	-	-	-	-	62,974	43,715
Other Revenue	18,170	4,467	17,585	786	641	42	41,691	32,533
Total Revenue	319,912	54,716	18,460	802	651	770	395,311	301,580
Recoveries from:								
Major Federal Airports								
Air traffic control charge	-	-	61,201	-	-	-	61,201	84,622
Management services charge	-	38,296	-	-	-	6,234	44,530	54,869
	-	38,296	61,201	-	-	6,234	105,731	139,491
Marine Transpor- tation Program								
Coast Guard helicopters and telecom- munication services	-	-	170	-	12,605	-	12,775	13,498
Environmental Services Program								
Weather Services	117	539	827	-	-	-	1,483	1,759
Total Recoveries	117	38,835	62,198	-	12,605	6,234	119,989	154,748
Air Transpor- tation Tax	81,503	223,197	51,300	-	-	-	356,000	225,012
Total Revenue, Recoveries and Air Transpor- tation Tax	401,532	316,748	131,958	802	13,256	7,004	871,300	681,340

8. Stores Revolving Fund

Actual expenditures and receipts are displayed to March 31, 1985. Forecast expenditures and receipts are displayed for the fiscal years 1985-86 and 1986-87.

Figure 6-22: Statement of Changes in Stores Revolving Fund Drawdown (\$000)

Fiscal Year	Opening Balance	Expenditures	Receipts	Closing Balance
1982-83	31,800	14,200	13,500	32,500
1983-84	32,500	14,900	14,700	32,700
1984-85	32,700	18,100	17,000	33,800
1985-86	33,800	25,700	22,100	37,400
1986-87	37,400	26,000	23,400	40,000

9. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-26, Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Marine: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern:

- Canada Shipping Act;
- the Navigable Waters Protection Act;
- the Arctic Waters Pollution Prevention Act;
- the Canada Ports Corporation Act;
- the St. Lawrence Seaway Act;
- the Pilotage Act;
- the Harbour Commissions Act;
- Toronto Harbour Commissioners Act;
- the Hamilton Harbour Commissioners Act;
- the Public Harbours and Ports Facilities Act; and
- the Carriage of Goods by Water Act.

Air: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics. It also enables the Minister to develop, operate and maintain airports and air navigational services.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act and the Motor Vehicle Transport Act, and the Railway Relocation and Crossing Act.

Departmental Administration: The following Acts govern functions carried out by the Departmental Administration Activity: the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, CN Marine Inc., VIA Rail and the Departmental Administration Activity.

10. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figure 6-23 to 6-27 display details of the funding to Crown Corporations provided through appropriations.

Figure 6-23: Canada Harbour Place Corporation

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Canada Place	7,345	23,722
Canadian Pavilion:		
Operating costs	12,809	7,998
Capital expenditures	14,689	48,208
Non-government receipts	- 14,233	- 12,329
Decrease in working capital	- 11,426	.....
Funding required for operations	9,184	67,599
Payments from other departments	.....	6,990
Total Budgetary Requirements	9,184	60,609

Figure 6-24: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Operating expenses	10,339	11,536
Revenue from users	6,697	6,544
Net operating expenses	3,642	4,992
Less:		
Non-cash items	1,232	1,225
Cash required for operations	2,410	3,767
Acquisition of property, plant and equipment	78	88
Total Budgetary Requirements	2,488	3,855

Figure 6-25: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Capital expenditures:		
Sept-Îles — Quebec —		
Renewal of Port Facilities	6,267	14,047
Chicoutimi — Quebec —		
Relocation of Port Facilities	.....	4,662
Churchill — Manitoba —		
Acquisition of tug	2,600	2,500
Sub-total budgetary requirements	8,867	21,209
Non-Budgetary:		
Loans to finance fixed assets	.....	7,971
Total Requirements	8,867	29,180

Figure 6-26: CN Marine Inc.

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Operating expenses	193,800	186,618
Revenue from users	56,100	52,282
Net operating expenses	137,700	134,336
Less:		
Non-cash items	21,300	11,500
Cash required for operations	116,400	122,836
Acquisition of property, plant and equipment	29,706	10,075
Total Budgetary Requirements	146,106	132,911

Figure 6-27: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1986-87	1985-86
	Main Estimates	Main Estimates
Operating expenses	663,400	686,000
Revenue from users	232,500	210,500
Net operating expenses	430,900	475,500
Less:		
Non-cash items	72,800	55,000
Cash required for operations	358,100	420,500
Acquisition of property, plant and equipment	132,300	175,200
Total Budgetary Requirements	490,400	595,700

Tableau 6-27: VIA Rail Canada Inc.

(en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
Dépenses de fonctionnement	663,400	686,000	210,500
Recettes provenant des usagers	232,500		
Dépenses de fonctionnement nettes	430,900	475,500	
Moins			
Articles hors caisse	72,800	55,000	
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	358,100	420,500	
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	132,300	175,200	
Total des besoins budgétaires	490,400	595,700	

Tableau 6-25: La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)		
Budget	1986-1987	Budget principal 1985-1986
Depenses en capital:		
Sept-Îles — Québec —	6,267	14,047
Aménagement de nouvelles installations		
Chicoutimi — Québec —		
Nouvelles installations		
Churchill — Manitoba —		
Acquisition d'un nouveau remorqueur	2,600	2,500
Total partiel des besoins budgétaires	8,867	21,209
Non-budgétaire:		
Prêts pour le financement des immobilisations	.....	7,971
Total des besoins budgétaires	8,867	29,180

Tableau 6-26: CN Marine Inc.

(en milliers de dollars)		
Budget	1986-1987	Budget principal 1985-1986
Depenses de fonctionnement	193,800	186,618
Receites provenant des usagers	56,100	52,282
Depenses de fonctionnement nettes	137,700	134,336
Motors:		
Articles hors caisse	21,300	11,500
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	116,400	122,836
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	29,706	10,075
Total des besoins budgétaires	146,106	132,911

10. Sommaires du financement par voies de crédits - sociétés d'Etat

Les tableaux 6-23 à 6-27 montrent les détails du financement par voie de crédits pour les sociétés d'Etat.

Tableau 6-23: Corporation Place du Havre Canada

(en milliers de dollars)			
Budget principal	1986-1987	Budget principal	1985-1986
Canada Place	7,345	23,722	
Pavillon du Canada			
Coûts de fonctionnement	12,809	7,998	
Dépenses en capital	14,689	48,208	
Revenues autres que roulements	- 14,233	- 12,329	
Réduction du fonds de roulement	- 11,426		
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	9,184	67,599	
Paiements d'autres ministères		6,990	
Total des besoins budgétaires	9,184	60,609	

(en milliers de dollars)			
Budget principal	1986-1987	Budget principal	1985-1986
Dépenses de fonctionnement	10,339	11,536	
Revenues provenant des usagers	6,697	6,544	
Dépenses de fonctionnement nettes	3,642	4,992	
Moins:			
Autres hors cause	1,232	1,225	
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	2,410	3,767	
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	78	88	
Total des besoins budgétaires	2,488	3,855	

Tableau 6-24: Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

9. Mandat légal

En plus des principales lois citées à la page 1-29, les activités de Transports Canada sont régies par les lois particulières suivantes :

Marine: Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes :

- Loi sur la marine marchande du Canada;
- Loi sur la protection des eaux navigables;
- Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques;
- Loi sur la Société canadienne des ports;
- Loi sur la voie maritime du Saint-Laurent;
- Loi sur le pilotage;
- Loi sur les Commissions de port;
- Loi sur les commissaires du port de Toronto;
- Loi sur les commissaires du port de Hamilton;
- Loi sur les havres publics et les installations portuaires;
- et
- Loi sur le transport des marchandises par eau.

Air: En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports doit contrôler et réglementer l'aviation civile et superviser toutes les questions liées à l'aéronautique civile. En vertu de cette même loi, le Ministère doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports et assurer les services de navigation aérienne.

Surface: Les lois suivantes régissent l'activité du transport de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile et la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, la Loi sur le transport par véhicule à moteur ainsi que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Administration centrale: Les lois suivantes régissent les fonctions de l'Activité de l'administration centrale: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait aussi partie du mandat du Ministre en vertu des articles 31 et 32 des conditions d'union avec Terre-Neuve et des conditions sous lesquelles l'Ile-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de la Couronne de la Loi sur l'administration financière ont une incidence significative sur les rapports entre CN, CN Marine Inc., VIA Rail et l'Activité de l'administration du Ministère.

8. Fonds renouvelable des magasins

Le tableau suivant montre les dépenses et les recettes réelles jusqu'au 31 mars 1985 ainsi que les dépenses et recettes prévues pour les exercices 1985-1986 et 1986-1987.

Tableau 6-22: Bilan des changements de prélèvement sur le Fonds renouvelable des magasins (en milliers de dollars)

Exercice financier	Solde d'ouverture	Dépenses	Recettes	Solde de fermeture
1982-1983	31 800	14 200	13 500	32 500
1983-1984	32 500	14 900	14 700	32 700
1984-1985	32 700	18 100	17 000	33 800
1985-1986	33 800	25 700	22 100	37 400
1986-1987	37 400	26 000	23 400	40 000

Le tableau 6-21 présente un sommaire des recettes/sommes récupérées du programme des transports aériens.

Elles font l'objet d'un tableau distinct en raison de leur importance par rapport à celles des autres Programmes.

6-56 (Transports)

Tableau 6-20: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Dépenses réelles 1984-1985 (en milliers de dollars)

Résultats d'exploitation				
Aéroport	Reçettes	Dépenses	Profit (Pertes)	Dépenses en capital
Principaux aéroports fédéraux				
Halifax	12 898	16 411	(3 513)	2 173
Montréal/Dorval	50 273	42 082	8 191	23 320
Montréal/Mirabel	25 544	50 283	(24 739)	2 608
Toronto/Lester B. Pearson	141 689	79 610	62 079	14 067
Ottawa	17 209	19 011	(1 802)	15 252
Winnipeg	18 768	19 853	(1 085)	4 626
Calgary	40 259	32 408	7 851	4 198
Edmonton	20 829	19 225	1 604	3 456
Vancouver	65 948	36 539	29 409	7 807
Autres aéroports				
Gander	2 543	15 616	(13 073)	4 028
Charlottetown	1 029	5 033	(4 004)	4 420
Fredericton	1 407	4 569	(3 162)	1 089
Moncton	1 635	7 243	(5 608)	1 303
Saint John	1 568	5 530	(3 962)	3 354
St. John's	3 774	10 281	(6 507)	3 124
Sydney	1 155	4 914	(3 759)	1 258
Québec	5 052	10 976	(5 924)	1 817
London	1 916	5 992	(4 076)	2 530
Windsor	1 758	4 553	(2 795)	2 855
Regina	4 541	8 159	(3 618)	16 559
Saskatoon	4 670	7 709	(3 039)	1 348
Thunder Bay	3 185	6 420	(3 235)	5 160
Victoria	4 258	6 600	(2 342)	2 701
Total				
	431 908	419 017	12 891	129 053
	38 491	103 595	(65 104)	51 546

Note: Le Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux a adopté se présente forme le 1er avril 1985.

(Renseignements supplémentaires) 6-55

4. Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux

Le groupe des principaux aéroports fédéraux est exploité selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport et par catégorie d'aéroport (Tableaux 6-18 à 6-20).

Tableau 6-18: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			
	Profit	Dépenses	(Pertes)	capital
Principaux aéroports fédéraux	9 478	17 313	(7 835)	7 077
Halifax				2 605
Montréal/Dorval	37 874	44 563	(6 689)	4 556
Montréal/Mirabel	25 310	53 363	(28 053)	19 195
Toronto/Lester B. Pearson	120 536	84 834	35 702	19 648
Ottawa	13 168	19 786	(6 618)	15 571
Winnipeg	13 839	21 736	(7 897)	11 042
Calgary	32 976	35 242	(2 266)	2 581
Edmonton	16 899	21 099	(4 200)	12 782
Vancouver	49 949	41 206	8 743	
Taxe sur le transport aérien*	81 503		81 503	
Total	401 532	339 142	62 390	95 057

Tableau 6-19: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - Prévisions de 1985-1986 (en milliers de dollars)

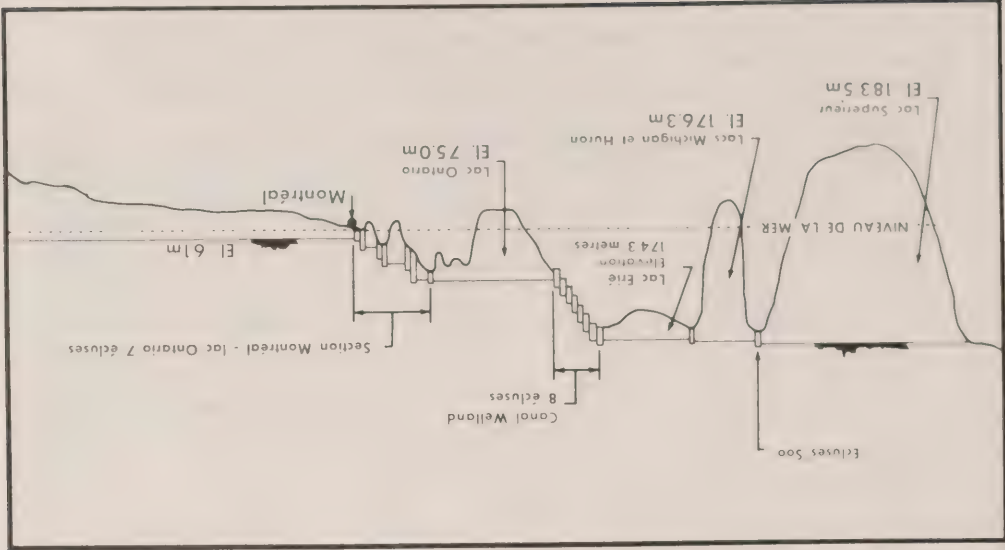
Aéroport	Résultats d'exploitation			
	Profit	Dépenses	(Pertes)	capital
Principaux aéroports fédéraux	7 936	16 870	(8 934)	4 200
Halifax				12 600
Montréal/Dorval	31 989	43 456	(11 467)	1 500
Montréal/Mirabel	21 192	52 042	(30 850)	10 400
Toronto/Lester B. Pearson	101 310	82 745	18 565	24 000
Ottawa	15 024	19 283	(4 259)	17 200
Winnipeg	11 529	21 186	(9 657)	5 100
Calgary	27 306	34 362	(7 056)	6 600
Edmonton	14 485	20 565	(6 080)	19 800
Vancouver	42 029	40 183	1 846	
Taxe sur le transport aérien*	190 000		190 000	
Total	462 800	330 692	132 108	101 400

*Nota: Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour de plus ample renseignements, se reporter à la page 6-46.

Tableau 6-16: Ports Canada - Ports et éleveurs



Tableau 6-17: Profil du système de la voie maritime du Saint-Laurent



5. Emplacement des bases, ports principaux et installations

Tableau 6-14: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne

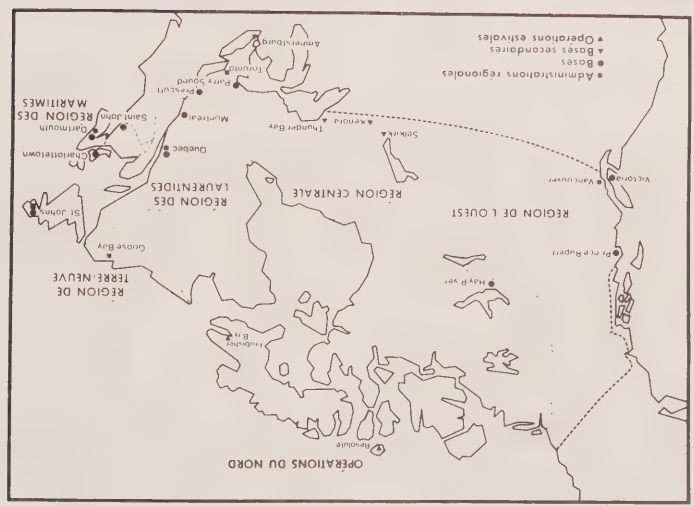
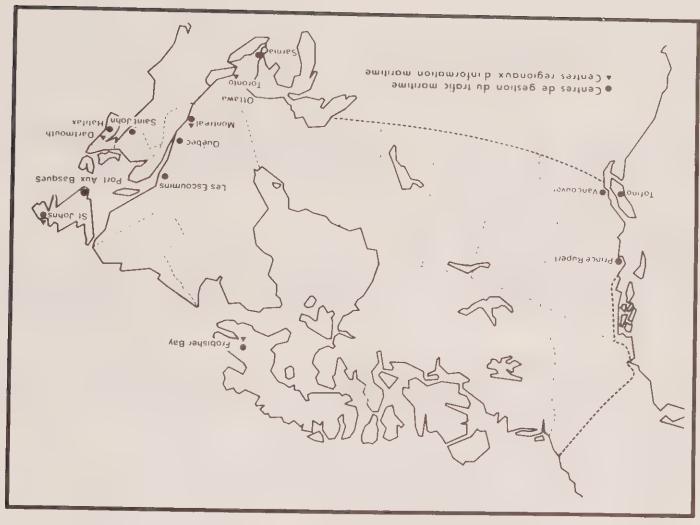


Tableau 6-15: Centres de gestion du trafic maritime



4. Caisse des réclamations de la pollution maritime

Contexte

L'activité du transport maritime possède, entre autres, un compte de fiduciaire qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification apportée à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par des substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de cette loi, un montant de 0,15 \$ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures déchargée dans un port du Canada ou expédiée depuis ce dernier. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 \$. Le ministre des Transports assure gratuitement les services de soutien administratifs nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé de l'exploitation de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris, sans succès, des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'Administration de la Caisse doit payer à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables ont été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1985 est le suivant:

● Prélèvements nets (février 1972 à septembre 1976)	34,9 millions de dollars
● PLUS: Intérêts et peines portés au crédit de la Caisse	74,4 millions de dollars
	<hr/>
	109,3 millions de dollars
● MOINS: Dépenses d'administration	(0,3 million de dollars)
	Règlement des réclamations
	(2,7 millions de dollars)
● Solde de la Caisse au 30 septembre 1985	106,3 millions de dollars

3. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 6-13 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 6-13: Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière (en milliers de dollars)

Classe	Nombre de navires/ aéronefs	Coût de remplacement estimatif* (en dollars de 1984-1985)
--------	-----------------------------	---

1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	220 000
7	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	945 000
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	780 000
1	1100	Baliseur moyen/Brise-glace léger	48 000
12	1100	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	540 000
5	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	
6	800	Petits baliseurs	110 000
6	700	Baliseurs spéiaux de rivière	21 000
5	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	75 000
2	500	Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage	288 000
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	26 000
17	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	25 400
2	200	Petites embarcations de recherche et de sauvetage	15 700
8	100	Renforcées pour la navigation dans les glaces	6 100
199		Petites embarcations de sauvetage	8 980
56		Bateaux de travail de diverses dimensions	18 126
35		Embarcations de sauvetage côtières	1 960
3		Hélicoptères	122 900
3		Aéroglisseurs	29 400
1		Aéronef à voilure fixe	6 650

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels expérimentés récemment ou les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

NOTA: Les biens ont été énumérés pour refléter les grandes catégories de classes de navires et non pour refléter fidèlement la capacité des unités.

2. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 6-12 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par fonction opérationnelle. La ventilation des coûts est basée sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 6-12: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte, par fonction (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévues	1985-1986	Réelles	1984-1985
	\$	A-P	\$	A-P	\$
Aides à la navigation					
Aides classiques	66 277	1 083	62 389	1 096	62 771
Sondage et dragage	3 716	66	3 558	67	3 714
Aides radio	355	4	341	4	200
	70 348	1 153	66 288	1 167	66 685
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes					
Déglaçage et escorte	43 387	661	39 110	668	50 079
Lutte contre les inondations	5 874	85	5 594	86	8 689
Services offerts à d'autres ministères et organismes	9 917	127	9 472	127	14 017
	59 178	873	54 176	881	72 785
Recherche et sauvetage					
Opérations de sauvetage de la Garde côtière	36 617	599	34 483	600	32 988
	166 143	2 625	154 947	2 648	172 458

D. Autres analyses

1. Transport maritime - Prêts

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés dans le tableau 6-11. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 6-11: Prêts non payés

Débiteur et objet	Solde au 31 mars 1986	Dates d'échéance	Taux d'intérêt	Remboursement prévu 1986-1987	Principal	Intérêt
-------------------	-----------------------	------------------	----------------	-------------------------------	-----------	---------

Prêts à la société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :

St. John's	1 566 437	2000	9.33	51 983	146 149	
Saint John	6 665 062	2000	12.43	172 691	828 467	
	512 155	2002	15.625	7 410	80 024	
	7 100 368	2002	15.125	107 804	1 073 903	
	4 243 084	1993	11.125	356 157	472 043	
	1 973 102	1993	11.0	166 374	217 041	
	4 601 413	1994	11.875	313 071	546 418	
	2 569 795	2005	11.625	37 247	298 739	
Intérêt différé*	4 730 511	1994	-	-	485 612	
Belledune	997 883	2000	6.44	41 455	64 264	
Chicoutimi	698 908	2000	9.09	23 636	63 531	
Montréal	8 051 135	2000	6.25	339 365	503 196	
Vancouver	4 505 939	2000	7.50	172 520	337 945	

Prêts à l'administration du port de Saint John

	10 944 440	2020	6.88	85 789	730 499	
	1 867 231	2020	7.06	13 995	131 630	
	843 803	2020	7.375	5 676	62 128	
	550 253	2020	8.50	2 742	46 714	

Prêts aux commissions portuaires

Hamilton	725 000	2000	4.125	50 000	29 391	
	118 564	1987	5.56	77 967	5 526	
	122 864	1987	6.06	80 721	6 243	
Lakehead	285 595	1989	7.44	74 298	19 885	
Port Alberni	855 359	1991	8.06	132 473	61 012	

Prêt à la ville de Montréal

Tunnel Atwater	558 697	1991	3.125	86 255	17 459	
----------------	---------	------	-------	--------	--------	--

2 399 629 6 227 819

*Le remboursement de l'intérêt différé doit se faire en 10 paiements annuels égaux, sans intérêt, à partir du 31 décembre 1985.

* un montant additionnel de 815 000 dollars consistant une somme récupérée se rapportant aux dépenses des années antérieures a été inscrit sous l'Administration du Ministère.

Recettes totales			
919 123	811 431	730 787	
33 346	58 075	34 188	
600	27 700	3 025	Administration centrale
100	100	118	Transports de surface
32 646	2 911	2 799	Transports aériens
	27 364	28 246*	Transport maritime
885 777	753 356	696 599	Recettes portées au crédit du FRC
5 827	6 696	5 877	Recettes à valoir sur le crédit
871 300	737 900	681 340	Transport maritime
8 650	8 760	9 382	Transports aériens
			Transports de surface
			Administration centrale
Activité			
Budget des dépenses	Prévues	Réelles	
1986-1987	1985-1986	1984-1985	

Tableau 6-10 Sommaire des recettes par Activité (en milliers de dollars)

Le tableau 6-10 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes FRC par Activité.

Les recettes portées au crédit du Fonds du revenu consolidé (FRC) comprennent, au titre du transport maritime: les droits de quai et les droits de port, l'affrètement du cablier John Cabot et l'intérêt sur les investissements.

Les autres importantes sources de revenu sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronefs utilisant les aérogares pour l'acheminement des passagers aux 23 principaux aéroports. La page 6-56 fournit plus de détails sur les recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens.

Les autres importantes sources de revenu sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronefs utilisant les aérogares pour l'acheminement des passagers aux 23 principaux aéroports. La page 6-56 fournit plus de détails sur les recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens.

Les autres importantes sources de revenu sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronefs utilisant les aérogares pour l'acheminement des passagers aux 23 principaux aéroports. La page 6-56 fournit plus de détails sur les recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens.

Les autres importantes sources de revenu sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronefs utilisant les aérogares pour l'acheminement des passagers aux 23 principaux aéroports. La page 6-56 fournit plus de détails sur les recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens.

Les autres importantes sources de revenu sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronefs utilisant les aérogares pour l'acheminement des passagers aux 23 principaux aéroports. La page 6-56 fournit plus de détails sur les recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens.

C. Analyse des recettes

Transports Canada est autorisé à garder 885.8 millions de dollars de recettes en 1986-1987, ce qui réduit ses besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 25.8 % des dépenses brutes de son programme. Plus de 98.3 % de ces recettes proviennent de la taxe sur le transport aérien, des locations et concessions aux aéroports et de certaines récupérations (droits) réalisées par l'Activité des transports aériens.

Locations, concessions et stationnement: Les recettes de loyers proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'Aviation générale. Le loyer est basé sur un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont générées par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques franchises, de souvenirs et autres. Ces recettes sont évaluées en pourcentage des ventes ou d'un minimum garantissant au paiement contractuel. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu de contrats de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Droit sur le contrôle de la circulation aérienne: Les services de navigation aérienne (ANS) comprennent tous les services de circulation aérienne dont une partie significative est liée au contrôle dans le voisinage immédiat des aéroports autonomes. L'activité ANS réclame donc des droits au Fonds des aéroports autonomes pour ces services. Les droits sont fondés sur les coûts des tours de contrôle de la circulation aérienne et d'autres installations de navigation aérienne dans un aéroport donné, de même que sur une allocation d'une partie des coûts des installations à l'extérieur de l'aéroport telles que les centres de contrôle régionaux qui assurent des services essentiels de navigation aérienne aux aéronefs qui s'approchent d'un aéroport et qui s'en éloignent.

Droit de services de gestion: Les principaux aéroports fédéraux reçoivent aussi des services de gestion et des services fonctionnels, ces derniers comprenant les services d'experts en matière d'urgence et de sécurité, d'entretien et de construction des installations, de personnel, de finance, de planification et d'administration. Le coût de ces services est de 30 % des coûts directs de personnel et d'autres coûts de fonctionnement engagés par les aéroports autonomes. Quatre-vingt-six p. 100 de ces droits sont portés au crédit des autres aéroports, le solde à celui de l'activité de la Direction et de l'Administration.

Taxe sur le transport aérien: Cette taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accise) perçoit cette taxe et transfère au Programme des fonds correspondant aux taxes aériennes ont reçu une allocation de 14 % des recettes provenant de cette taxe en guise de contribution au recouvrement des coûts des services

B. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputables sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte dans l'établissement du coût total de fonctionnement du programme.

Tableau 6-8: Coût net du programme par activité (en milliers de dollars)

Dépenses	Ajouter d'autres coûts	Coûts totaux	Sous-traites recettes	Coût net	Coût net prévu	1986-1987		1985-1986	
Transport maritime	830 930	18 946	849 876	41 296	808 580	753 901			
Transports aériens	1 562 331	91 394	1 653 725	871 300	782 425	817 249			
Transports de surface	52 550	1 596	54 146	100	54 046	38 926			
Administration centrale	983 779	12 841	996 620	6 427	990 193	1 218 846			
	3 429 590	124 777	3 554 367	919 123	2 635 244	2 828 922			

Le tableau 6-9 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les autres coûts du tableau 6-8. Les détails des recettes figurent au tableau 6-10.

Tableau 6-9: Services fournis gratuitement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévu	Réal	1985-1986		1984-1985	
Par ce ministère							
Installations fournies pour les activités des transports aériens et du transport maritime	64 712	63 877	62 215				
Par d'autres ministères							
Installations fournies par le ministère des Travaux publics	37 587	30 842	29 301				
Services de comptabilité et émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnement et Services	2 436	2 169	4 111				
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	17 044	13 049	13 554				
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	2 998	2 832	2 672				
Total des services fournis par d'autres ministères	60 065	48 892	49 638				
Total des services fournis au Programme	124 777	112 769	111 853				

Tableau 6-7: Détails des paiements de transferts
- Administration centrale (suite)

Budget des dépenses	1986-1987	Réels	
		1985-1986	1984-1985
Administration centrale (suite)	2 000 000	1 753 000	1 688 000
	2 000 000	3 000 000	3 264 000
	2 600 000	2 500 000	2 587 000
	195 422 000	254 097 000	358 120 000
	217 213 000	279 674 000	380 088 000
Total des paiements de transferts			
Total des contributions			
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve			
Caisse de prévoyance de			
l'Île-du-Prince-Édouard			
(Statutaire)			
Pont de Victoria (jubilee)			

Tableau 6-7: Détails des paiements de transferts - Transports de surface

Budget des dépenses					
			1986-1987	1985-1986	1984-1985
			Prévis	Réels	
TRANSPORTS DE SURFACE					
Subventions					
Opération Gareau-Train			100 000	100 000	100 000
Total des subventions			100 000	100 000	100 000
Contributions					
Transports urbains					
Programme d'aide aux transports urbains			-	-	6 496 000
Déplacement de lignes de chemin de fer			7 508 000	11 280 000	11 560 000
et construction de croisements étagés					
Déplacement des voies ferrées de Regina			13 598 000	-	70 000
Réalignement des voies ferrées à Fort			1 000 000	200 000	300 000
Saskatchewan					
Réalignement des voies ferrées à			500 000	200 000	300 000
Victoriaville					
Sécurité routière et réglementation			22 606 000	11 480 000	18 426 000
automobile					
Recherche sur les mesures à prendre			87 000	100 000	39 000
Association des routes et transports			160 000	147 000	147 000
du Canada					
Total des contributions			22 853 000	11 727 000	18 612 000
Total des paiements de transfert			22 953 000	11 827 000	18 712 000

Tableau 6-7: Détails des paiements de transfert - Transports aériens

TRANSFERTS AÉRIENS			
Budget des dépenses	Prévis	Réels	
Subventions			
Fonds de fiducie Roger Demers	-	5 000	
Association royale canadienne des aéroclubs	25 000	25 000	25 000
Total des subventions			
	25 000	25 000	30 000
Contributions			
Ligue des cadets de l'air du Canada - Bourse de formation de pilotage	25 000	25 000	25 000
Contributions pour le fonctionnement des services aériens	-	141 000	397 000
Versements aux autres gouvernements ou organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien des aéroports et des installations de navigation aérienne et de voies aériennes	625 000	200 000	19 000
Contributions à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	16 905 000	20 837 000	17 664 000
Contributions à l'établissement ou à l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et d'installations connexes	24 003,000	26 806 000	23 823 000
Contribution au CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu pour un programme de formation de contrôleurs de la circulation aérienne	159 000	667 000	559 000
Contributions à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	75 000	79 000	68 000
Programme des initiatives spéciales d'emploi	-	720 000	1 228 000
Total des contributions			
	41 792 000	49 475 000	43 783 000
Total des paiements de transfert			
	41 817 000	49 500 000	43 813 000

(Renseignements supplémentaires) 6-41

TRANSFERT MARITIME			
Subventions			
Subvention à la Writers Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins :			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society,			
Saint John (N.-B.)	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)			
Mariners' House of Montreal,	10 000	10 000	10 000
Montréal (Québec)	600	600	600
Mission to Seamen - Section de Lakehead	600	600	600
Mission to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300
Seafarer's Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	300	300
Subventions au Conseil canadien de la sécurité pour la promotion de la sécurité navique	1 667	1 667	1 667
Total des subventions			
	14 117	14 117	14 117
Contributions			
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congrès de navigation	-	6 500	5 620
Contribution au Conseil des industries forestières pour le Programme de diminution des débris flottants	-	-	50 000
Contribution à la Croix-Rouge canadienne pour son programme de sécurité navique	250 000	250 000	250 000
Paiements aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime pour assurer des services bénévoles de recherche et de sauvetage et promouvoir la sécurité navique	705 000	650 000	534 220
Quote-part du Canada relativement à la surveillance des glaces dans l'Atlantique Nord	-	165 000	-
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) à l'appui de son programme de recherche et de développement	50 000	50 000	50 000
Contribution versée au cent cinquantième anniversaire de Toronto	-	-	200 000
Total des contributions			
	1 005 000	1 121 500	1 089 840
Total des paiements de transfert	1 019 117	1 135 617	1 103 957
Budget des dépenses 1986-1987			
Prévus 1985-1986			
Réels 1984-1985			

Tableau 6-7: Détails des paiements de transfert - Transport maritime

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert prévus de 283 millions de dollars en 1986-1987 représentaient 11,1 % des dépenses totales nettes du Ministère. Le tableau 6-6 offre une récapitulation des niveaux de subventions et contributions répartis parmi les activités du Ministère. Le tableau 6-7 présente une liste de toutes les subventions et contributions versées par le Ministère.

Tableau 6-6: Paiements de transfert par Activité
(en milliers de dollars)

Activité	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985	Pour plus de détails voir page
Transport maritime	14	14	14	
Subventions				
Contributions	1 005	1 122	1 090	
Transports aériens	25	25	30	
Subventions				
Contributions	41 792	49 475	43 783	6-41
Transports de surface	100	100	100	
Subventions				
Contributions	22 853	11 727	18 612	6-42
Administration centrale	21 791	25 577	21 968	
Subventions				
Contributions*	195 422	254 097	358 120	6-43
Total du Ministère	21 930	25 716	22 112	
Subventions				
Contributions	261 072	316 421	421 605	
Total des paiements de transfert	283 002	342 137	443 717	

* Incluant le paiement statutaire découlant de l'abolition des péages sur le pont Victoria.

6-38 (Transports)

FORMATION EN TRANSPORT

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	Dépenses	Estimatif	coût total	courant	31 mars 1986	dépenses	années	futurs
		prévues				1986-1987			

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)

Prince George -	755	849	634	215	-				
Remplacer un VOR/DME ...									
Quesnel -									
Construire un immeuble									
pour la FSS	-	307	20	287	-				
Terrace -									
Changer la PAL									
d'endroi	-	620	-	546	74				
Construire un nouveau									
plancher pour la FSS ..	-	1 491	36	48	1 407				
Williams Lake -									
installer un ILS	-	2 849	373	1 601	875				

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Cambridge Bay -									
Installer un radio-									
goniôtre VHF dans									
la FSS	-	298	-	4	294				
Tuktoyaktuk -									
Rénover la FSS	-	2 929	-	70	2 859				

SERVICES DE RÉGLEMENTATION

Administration centrale									
Automatiser le système									
d'information sur la									
naviabilité	365	664	447	217	-				

SERVICES AUX AÉRONEFS

Administration centrale									
Acheter des avions pour									
l'observation des									
glaces	46 228	45 614	28 967	12 750	3 917				
Acheter 17 avions									
citernes CL-215 de									
Canada	144 670	135 289	103 980	29 774	1 535				
Remplacer la flotte									
d'avions d'inspec-									
tion en vol	57 680	57 680	55 080	2 600	-				

NOUVEAU-BRUNSWICK

Moncton -									
Construire une FSS ...	7 798	7 798	78	1	7 719				

(Renseignements supplémentaires) 6-37

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins des années futures	Budget des dépenses 1986-1987	Depenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Estimatif coté total courant	Estimatif coté total précédent
----------------------------	-------------------------------	--	------------------------------	--------------------------------

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ALBERTA (suite)

Edmonton -					
Regrouper des installations de communications					
et améliorer l'accès-					
sibilité					
Remplacer un VOR à					
lampes					
Remplacer de l'équipe-					
ment de communication					
HF					
Empress -					
Remplacer des VOR					
à lampes					
Lethbridge -					
Remplacer la tour de					
contrôle					
Rocky Mountain House -					
Convertir un VOR en					
DVOR					
Springbank -					
Constuire une FSS					
Vermilion -					
Remplacer un VOR à					
lampes					
Colombie-Britannique					
Granbrook -					
Rénover la FSS					
Dawson Creek -					
Rénover la FSS					
Dease Lake -					
Installer un NDB					
Pitts Meadows -					
Installer un DME					
Port Hardy -					
Changer une FSS					
d'endroi+					
Powell River -					
Installer un NDB					
Ptinceton -					
Remplacer un VOR					

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	Dépenses	Estimatif	codt total	Estimatif	prévues	Jusqu'au	dépenses	années	futurs
	des						31 mars 1986	1986-1987		

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

MANITOBA										
Berens River -	instaler un NDB	.....	-	292	-	-	-	280	12	
Dauphin -	instaler un VOR	.....	464	465	353	112	-	-		
God's Lake -	instaler un NDB	.....	-	274	-	3	271	-		
Jackhead Harbour -	instaler un VOR/DME	....	973	998	746	252	-	-		
Le Pas -	instaler un VOR	.....	541	542	421	121	-	-		
Winipeg -	Aménager un nouveau centre de contrôle régional	.....	31 037	28 307	12 812	13 383	2 112			
	Aménager un poste de travail électronique pour les gestionnaires de service	.....	-	287	-	176	111			
Thompson -	Remplacer l'ILS	.....	-	654	-	318	356			
SASKATCHEWAN										
Key Lake -	instaler un VOR/DME	....	991	991	919	72	-	-		
Swift Current -	Remplacer un VOR	.....	-	420	-	139	281			
ALBERTA										
Calgary -	Construire la tour de contrôle de l'immeuble des opérations aériennes	.....	16 337	16 376	825	4 655	10 896			
	Regrouper les installations de communication	.....	-	314	-	25	289			
	Instaler un ASDE	.....	-	2 900	-	19	2 881			

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	des dépenses	1986-1987	années futures
Estimatif	Estimatif	prévues	31 mars 1986	
coût total	coût total	jusqu'au		
précédent	courant			

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ONTARIO (suite)

Ottawa -	-	3 183	-	135	3 048
installer un ASDE					
Aménager une région terminale à service radar	-	454	-	140	314
Pembroke -	-		-		
Améliorer la PAL	-	388	-	111	187
Sarnia -	-		-		
installer une FSS et changer la PAL d'endroit	-	479	-	95	384
installer une partie d'un LS	1 172	1 172	-	158	350
Lester B. Pearson -					
Améliorer la PAL	455	455	-	70	-
Modifier le plan de zonage enregistré piste 06R-24L	308	308	-	100	100
Réaménager le centre de contrôle régional ..	385	385	-	140	-
installer des simulateurs régionaux de cir-	-		-		
culat ion aérienne			-		
Remplacer les simulateurs régionaux de	-	499	-	65	11
Toronto Island -	529	571	-	173	24
Remplacer la tour de contrôle	-	3 141	-	2 556	-
installer le MLS et les structures de support ..	-	6 510	-	2 663	3 847
Terrace Bay -	-		-		
installer un NDB	-	289	-	8	-
Trenton -	-		-		
installer un VOR/DME ...	627	617	-	60	-
Waterloo -	-		-		
installer un LS	-	1 392	-	175	694
Windsor -					
installer un système automatisé de trans-					
mission d'observations météorologiques	410				414

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	Dépenses	Estimatif	Estimatif	Estimatif
des	des	prévues	prévues	prévues	prévues
années	dépenses	jusqu'au	courant	courant	précédent
1986-1987	1986-1987	31 mars 1986	31 mars 1986	31 mars 1986	31 mars 1986
futurs	futurs	futurs	futurs	futurs	futurs

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ONTARIO

Atavapiskat -	400	2	1	397	397
installé l'équipement					
automatisé de trans-					
mission d'observations					
météorologiques	393				
Carp -					
installé un NDB	282	340	102	258	-
Cat Lake -					
installé un NDB	440	471	22	449	-
Chapleau -					
installé un VOR/DME ...	2 271	2 373	1	1	2 371
Cochrane -					
installé un NDB	365	365	121	244	-
Fort Hope -					
installé un NDB	-	457	329	128	-
Goderich -					
Aménager une					
installation radio					
Hamilton -					
recommandée	267	-	-	22	245
Construire une nouvelle					
tour de contrôle	5 640	5 640	3 800	1 840	-
Heerst -					
installé un NDB	395	356	123	233	-
Kapuskasing -					
installé un VOR/DME ...	1 207	1 253	1	1	1 251
Kasabonika Lake -					
installé un NDB	405	324	22	302	-
Lansdowne House -					
installé un système					
mission d'observations					
automatisé de trans-					
météorologiques	410	416	1	1	414
London -					
Remplacer un ILS à					
lampes	519	871	180	19	672
Manitouwadge -					
installé un NDB	645	700	138	562	-
North Bay -					
Construire de nouvelles					
installations pour les					
services de la circula-					
tion aérienne	-	6 571	-	634	5 937

(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoin	Budget des dépenses	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	dépenses annuées futures 1986-1987
Estimatif	Estimatif	coté total	précédent
		courant	

SERVICES DE NAVIGATION AERIEENNE (suite)

Nouveau-Brunswick		Québec		Québec	
146	146	-	-	292	-
119	325	-	-	444	-
<p>Modifier le système automatique de contrôle de la circulation aérienne et la capacité de transfert de données</p>					
-	15	301	-	316	-
<p>Remplacer les émetteurs VHF</p>					
146	146	-	-	292	-
119	325	-	-	444	-
<p>Bureau régional de Moncton</p>					
-	26	368	-	394	394
622	73	-	-	695	-
213	76	-	-	289	-
<p>Saint John -</p>					
<p>Installer un VOR</p>					
<p>Québec -</p>					
<p>Achat de récepteurs et émetteurs VHF</p>					
-	120	234	-	354	-
663	1	-	-	664	-
-	464	763	-	1 227	-
152	1 281	1 935	-	3 368	-
27	347	-	-	374	-
60	327	-	-	387	-
81	341	-	-	422	-
476	58	-	-	534	-
18	300	-	-	318	-

Estimatif	Estimatif	prévisions	Depenses	Budget	des	des	années	futures
coût total	coût total	jusqu'au		1986-1987				
précédent	courant	31 mars 1986						

SERVICES DE NAVIGATION AERIE (suite)

[illegible]

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	des dépenses	Estimatif	Estimatif	Estimatif
des dépenses	des dépenses	prévues	codé total	précédent	Estimatif
années	1986-1987	jusqu'au	31 mars 1986	courant	Estimatif
futures					

YUKON

Dawson -	-	474	-	-	-
Améliorer l'aérogare .	-				
Mayo -	-	474	-	-	-
Améliorer les pistes .	-				
Old Crow -	-	594	-	-	-
Épandage de gravier ..	-				
Whitethorpe -	-	28	-	-	-
Aérogare	-	1 000	-	-	-

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Liste des abréviations utilisées dans l'énumération des projets:

ASDE	Dispositif de détection de l'état	NDB	Radiorécepteur non directionnel
des pistes		PAL	Station périphérique
DME	Équipement de mesure de distance	RVR	Portée visuelle de piste
DVOR	Radiorécepteur omnidirectionnel à très	TACAN	Système de navigation aérienne
FSS	Station d'information de vol	VHF	Très haute fréquence
HF	Haute fréquence	VOR	Radiorécepteur omnidirectionnel à
LS	Système d'atterrissage aux instruments	VOT	Très haute fréquence
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences		Appareil de vérification de
			récepteur

Administration centrale - Ottawa

VOR/DME	-	43 010	-	-	1 104	41 906	-	-	-
NDB à basse puissance	-	796	788	-	8				
Commutateur modulaire des									
communications aéronau-									
tiques	47 765	47 765	809	12 608	34 348				
Émetteurs-récepteurs VHF	-	2 619	51	364	2 204				
mobiles	-	5 200	4 536	502	162				
Remplacer un LS à lampes.	-								
Développer un générateur	-	275	274	1	-				
électronique en phonie .									
Matériel de communication	5 416	5 416	200	2 565	2 651				
Système de contrôle du									
destiné à une FSS	925	925	887	38	-				
bruit des aéronefs									
Bandes magnétiques multi-	-	625	252	336	37				
pistes									

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget des dépenses	1986-1987	1986	31 mars 1986	Estimatif	coût total	précédent	coût total	Estimatif	coût total	31 mars 1986	1986-1987	dépenses	années	futures
---------	---------------------	-----------	------	--------------	-----------	------------	-----------	------------	-----------	------------	--------------	-----------	----------	--------	---------

AUTRES AÉROPORTS (suite)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)

Baker Lake -	Asphalter la piste ...	1 456	1 530	416	1 114	-	-	755	2 000	607	1 451	1 521	354	1 067	1 854
Nouveau garage d'entretien	Remplacer le bâtiment existant	2 993	2 887	132	2 000	607	1 451	1 521	354	1 067	1 854	1 521	354	1 067	1 854
Chesterfield -	d'accès à l'aéroport.	-	1 875	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Améliorer les pistes.	Eureka -	-	2 921	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remplacer l'équipement lourd	Fort Liard -	-	268	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aménager l'aéroport (Groupe C -	Hay River -	2 114	2 144	1 680	262	202	245	225	315	-	-	-	-	-	-
Remettre en état la piste 13-31	Asphalter la piste 04-22 et la voie de circulation B	-	470	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nanisivik -	Remettre en état la piste 11-29	-	315	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norman Wells -	Construire l'immeuble des services généraux	3 887	3 887	1 264	2 123	500	6 072	250	56	791	405	1 569	340	-	-
Whale Cove -	Remettre en état le système d'alimentation électrique	2 647	2 538	564	405	1 569	791	56	-	-	-	-	-	-	-
Épandage de gravier concassé	Tuktoyaktuk -	-	847	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yellowknife -	pour les passagers ..	-	974	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aérogare	8 363	8 363	244	4 840	3 279	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
 (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	Depenses	Estimatif	prévues	jusqu'au	31 mars 1986	1986-1987	des années	futurs

AUTRES AÉROPORTS (suite)

COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)

Sandspit -									
Reconstruire le poste									
de pompiers et le									
garage d'entretien									
combles	-	2 583	110				1 012	1 461	
Remplacer quatre									
bâtiments	-	463	50				200	213	
Smithers -									
Amblierer le réseau									
d'aqueduc	-	379	35				344	-	
Refaire la route									
d'accès et les sta-	-	350	10				340	-	
tionnements									
Terrace -									
Construire un immeuble									
des services									
généraux	-	3 233	-				228	3 005	
Victoria -									
Agrandir l'arogare ..	12 048	12 048	7 000				5 048	-	
Remplacer le tableau									
et l'interrupteur									
d'isolation de la									
source d'alimentation									
à interruption	-	299	-				220	79	
Williams Lake -									
Réparer le système de									
drainage de l'aéro-									
drome, du secteur des									
hangars et de l'aéro-									
de stationnement	-	416	20				396	-	
Agrandir l'aéro de									
trafic	-	648	23				625	-	
Réasphaliter la route									
d'accès	-	375	-				15	360	
TERRITOIRES DU NORD-OUEST									
Coral Harbour -									
Creuser des fossés									
autour du parc de									
réservoirs	-	702	-				702	-	

(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Estimatif	Estimatif	prévues	Budget	Basols
coût total	coût total	jusqu'au	dépenses	années
précédent	courant	31 mars 1986	1986-1987	futures

AUTRES AEROPORTS (suite)

COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)

Castlegar -	6 675	4 845	112	1 080	3 651
Granbrook -					
Construire une nou-					
velle caserne de					
pompiers	-	990	56	934	-
Asphalter la piste					
06-24 et la voie de					
circulation	-	920	-	920	-
Fort Nelson -					
Agrandir l'abogare ..	7 440	7 440	2 566	4 874	-
Remettre en état la					
centrale électrique .	-	1 324	80	1 244	-
Kemplacer des feux de					
bord de piste de					
haute intensité	-	322	-	322	-
Fort St. John -					
Réfections côté air					
et côté ville	-	6 470	555	5 125	790
Agrandir la caserne					
des pompiers	-	281	-	28	253
Pitt Meadows -					
Prolonger une piste ..	-	1 607	1 399	208	-
Prince George -					
Asphalter l'aire de					
trafic et les voies					
de circulation	-	1 528	53	1 475	-
Kemplacer les inter-					
rupteurs de la					
colonne de raccorde-					
ment par des inter-					
rupteurs isolés haute					
tension	-	274	-	274	-
Prince Rupert -					
Modifier l'usine et le					
bâtiment de traite-					
ment des eaux	-	525	-	525	-
Remettre en état					
l'aire de trafic	-	940	15	925	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	Despenses	Estimatif	Estimatif	précédent
des	des	prévues	total	total	courant
années	1986-1987	jusqu'en	31 mars 1986	31 mars 1986	1986-1987
futurs					

AUTRES AÉROPORTS (suite)

ALBERTA

Grande Prairie -

Améliorer le système d'acqueduc	-	454	-	454	-	438
Aérogare	3 278	3 278	1 190	51	2 037	536
Améliorer les égoûts .	-	560	-	24	560	560
Asphalter les voies de circulation illu-	-	579	-	19	560	560
miées A, B, et C ...	-	579	-	19	560	560
Lethbridge -						
Aérogare	2 478	2 478	769	42	1 667	1 667
Garage d'entretien et atelier	1 903	1 590	82	1 508	-	-
Asphalter la piste 05-23 et voie de circulation A	-	1 147	-	1 147	-	-
Asphalter la piste 12-30	-	1 040	-	1 040	-	-
Peace River -						
Asphalter les voies de circulation 'A', 'B', 'C' et l'autre de trafic	-	713	-	713	-	-
Spryng Bank -						
Asphalter la piste 07-25, les voies de circulation C et D et l'autre de trafic	-	265	-	265	-	-

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Abbotsford -						
Asphalter voies de circulation D et E et une partie de l'autre de trafic	-	990	40	950	-	-
Construire un immeuble des services généraux	-	3 243	-	151	3 092	-
Campbell River -						
Aggrandir le stationnement des aéronefs ...	-	349	14	335	-	-
Aggrandir l'aérogare ..	-	1 488	55	80	1 353	1 353

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	des dépenses	prévues	31 mars 1986	1986-1987	des dépenses	années futures
---------	--------	--------------	---------	--------------	-----------	--------------	----------------

AUTRES AÉROPORTS (suite)

MANITOBA (suite)

Services d'urgence	-	402	6	396	-	8 109	-
aéroportualités	-	8 773	-	664	-	8 109	-
Dauphin -	-	402	-	396	-	8 109	-
Développer l'aérogare.	-	8 773	-	664	-	8 109	-
Remettre en état la	-	285	-	285	-	285	-
voie de circula-	-	285	-	285	-	285	-
tion C	-	285	-	285	-	285	-
Le Pas -	-	285	-	285	-	285	-
Remettre en état la	-	3 589	-	3 589	-	3 589	-
piste 12-30	-	3 589	-	3 589	-	3 589	-
Thompson -	-	3 589	-	3 589	-	3 589	-
Tester les colonnes	-	468	432	18	18	4 070	18
de pierre	-	468	432	18	18	4 070	18
Développer côté nord	-	5 049	-	979	979	4 070	18
Remettre en état la	-	5 049	-	979	979	4 070	18
voie de circula-	-	5 049	-	979	979	4 070	18
tion C	-	5 049	-	979	979	4 070	18
SASKATCHEWAN	-	379	-	379	-	379	-
Lac La Ronge -	-	481	-	481	-	481	-
Développer le secteur	-	481	-	481	-	481	-
commercial	-	481	-	481	-	481	-
Prolonger la voie de	-	481	-	481	-	481	-
circulation D	-	481	-	481	-	481	-
North Battleford -	-	404	-	404	-	404	-
Reconstruire les voies	-	404	-	404	-	404	-
de circulation B	-	404	-	404	-	404	-
et C	-	404	-	404	-	404	-
Regina -	-	812	-	812	-	812	-
Agrandissement de	-	812	-	812	-	812	-
l'aérogare	-	812	-	812	-	812	-
Saskatoon -	-	28 464	26 842	1 165	1 165	-	-
Refaire la voie de	-	28 464	26 842	1 165	1 165	-	-
circulation C	-	28 464	26 842	1 165	1 165	-	-
6-24 (Transports)	-	625	-	625	-	625	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	Dépenses	Estimatif	Estimatif	Estimatif	précédent
des	des	prévues	total	total	total	
années	dépenses	jusqu'au				
futures	1986-1987	31 mars 1986	courant			

AUTRES AÉROPORTS (suite)

ONTARIO

Chatham -	-	1 500	900	600	-	Achat de terrains
Dryden -	-	-	-	-	-	Améliorer la centrale électrique et le centre de commande d'éclairement de l'aérodrome
Hamilton -	-	637	-	637	-	Expropriation de terrains additionnels ..
	-	4 253	4 087	166	-	Agrandir l'aérogare incluant la caserne de pompiers
	-	30 869	30 616	253	-	Construire un centre d'entretien
London -	-	2 366	-	175	2 191	Réparer la toiture de l'aérogare
	-	293	-	19	274	Éclairage des panneaux de guidage
Oshawa -	-	446	26	420	-	Réasphalter la piste 04-22
Pickering -	-	654	-	76	578	Achat de terrains
Sault-Ste-Marie -	-	118 434	118 084	350	-	Remplacer la clôture périphérique
Timmins -	-	303	-	18	285	Réaménager la zone d'exercice de lutte contre les incendies.
Windsor -	-	434	-	14	420	Construire un ajout au garage
MANITOBA	-	609	-	56	553	
Churchill -	-	821	-	821	-	Achat de gravier pour les voies de circulation et les aires de trafic

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins des années futures	Budget des dépenses 1986-1987	Dépenses jusqu'au 31 mars 1986	Estimatif coût total courant	Estimatif coût total précédent
----------------------------	-------------------------------	--------------------------------	------------------------------	--------------------------------

AUTRES AÉROPORTS (suite)

NOUVEAU-BRUNSWICK

Frédéricton - Aggrandir l'aérogare ..	3 510	3 586	226	1 152	2 208
Moncton - Aggrandir et améliorer le garage d'entretien ..	-	813	-	77	736
St. Leonard - Modifier le garage d'entretien ..	-	265	-	265	-
QUÉBEC					
Blanc Sablon - Aggrandir la piste	-	5 000	200	2 400	2 400
Fort Rupert - Aggrandir un nouvel aéroport ..	4 998	5 563	3 079	2 484	-
Gaspe - Installer le système d'alimentation en eau ..	-	317	-	317	-
Kuujuaq - Réasphalter une piste ..	-	2 879	1 430	1 449	-
de drainage ..	-	446	220	226	-
Mont-Joli - Construire un bâtiment polyvalent ..	1 403	1 596	126	1 470	-
Réparer la toiture de l'aérogare ..	-	309	-	309	-
Natashquan - Acheter du gravier et renforcer les bordures ..	-	821	-	821	-
Bureau régional - Plans directeurs et administration du nouveau programme à l'attention des l'Inuit du Québec ..	-	1 532	829	125	578
St-Hubert - Retraire les voies de circulation ..	-	339	-	339	-
St-Jean - Prolonger une piste ..	-	2 988	175	2 813	-
Vail d'Or - Réaménager l'aéroport. Rénover la centrale électrique de	7 797	7 693	1 900	5 793	-
Wemindji - l'aérodrome ..	-	879	-	879	-
Aménager un nouvel aéroport ..	6 163	6 088	5 488	600	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins des années futures	Budget des dépenses 1986-1987	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Estimatif total courant	précédent codt total
-------------------------------------	--	---	-------------------------------	-------------------------

AUTRES AÉROPORTS (suite)

TERRE-NEUVE (suite)

Saint-Jean (I.-N.) -

-	742	-	742	-	Asphalter la zone de l'émateur d'alligne- ment de descente
-	-	-	-	-	Construire un garage d'entréen, un poste de pompers et un entrepôt pour le sable
-	500	3 392	3 892	5 765	Remette en état l'abrogare et les voies de circulation.
-	753	-	753	-	Développer l'aire de l'aviation générale .
6 342	357	-	6 699	-	Asphalter l'aire de trafic et les voies de circulation de l'aviation générale .
3 366	176	-	3 542	-	Remette en état la piste 02-20 et les voies de circulation F et C
6 160	20	-	6 180	-	Aggrandir la zone de fret aérien
2 265	949	-	3 214	-	Goose Bay - Réparer la toiture ...
-	967	559	1 526	-	Réaligner la piste 08-26 et les voies de cir- culation A, B, et C .
3 667	645	-	4 312	-	Poser recouvrement en acier et de l'isolant
899	97	-	996	-	Stephenville - Remplacer les feux de piste et de de circulation
-	704	42	746	925	ILE-DU-PRINCE-EDOUARD

Charlottetown -

-	300	5 682	5 982	7 169	Nouvelle abrogare
-	258	3 123	3 361	3 466	Construire un station- nement et des routes.

NOUVELLE-ÉCOSSE

-	356	-	356	-	Sydney - Construire un entre- pôt
-	1 997	6 268	8 265	10 322	Yarmouth - Nouvelle abrogare et Immeuble des services généraux

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins des années futures	Budget des dépenses 1986-1987	Estimatif des dépenses jusqu'au 31 mars 1986	Estimatif coût total courant	Estimatif coût total précédent
----------------------------	-------------------------------	--	------------------------------	--------------------------------

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Aéroport international de Vancouver

-	663	3 222	3 885	3 939	Réparer le pont Laing
-	342	-	5 431	-	Réasphalter une grande partie du pont Laing ...
-	600	-	600	-	Remplacer les refroidis- surs par absorption ...
-	383	-	3 383	-	Améliorer le système de drainage
-	1 543	-	1 543	-	Modifier le système de manutention des bagages
-	540	-	540	-	Affecter la porte 27 aux vols intérieurs
-	70	-	973	-	Réfaire le système de drainage
903	568	-	568	-	Améliorer le système d'alimentation électrique
-	90	-	987	-	Remplacer le système de sonorisation
897	500	-	500	-	Remplacer les ensembles de commutation de l'alimentation élec- trique de secours
-	495	-	495	-	Réorienter la route
-	500	-	500	-	Agrandir la salle d'attente, portes 20, 21 et 27
2 165	171	-	2 336	-	Réfaire les cuves de régularisation et les stations de pompage
542	1 152	-	1 694	-	Pliste
-	275	-	275	-	Refaire la route côté

AUTRES AÉROPORTS

TERRE-NEUVE

Gander -

-	768	1 012	1 780	1 779	Remettre en état le système d'alimenta- tion électrique
-	960	25	985	-	Construire un nouvel entrepôt
-	1 327	-	1 327	-	Refaire la voie de circulation et stabiliser les accotements
-	403	-	403	-	Remettre en état le boulevard menant à l'aéroport
-	403	-	-	-	St. Anthony - l'aéroport
-	2 199	10 048	12 247	12 247	Construire un com- plexe aéroportuaire et des installations connexes

(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Estimatif	Estimatif	prévisions	31 mars 1986	1986-1987	futurs
coût total	coût total	jusqu'au		dépenses	années
				des	
				Budget	Besoins

PRINCIPAUX AEROPORTS FEDERAUX (suite)

ALBERTA (suite)

[illegible]

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	des dépenses	1986-1987	années futures
Estimatif	Estimatif	prévues	jusqu'au	31 mars 1986
coût total	coût total	coût total	courant	précédent

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)

ONTARIO (suite)

Aéroport International Lester B. Pearson

Modifier la zone des vols	356	371	324	47	-	304	969	93	65	384	1 446	338	481	608	570	259	314	32	1 014	-	282
transfrontaliers	356	371	324	47	-	304	969	93	65	384	1 446	338	481	608	570	259	314	32	1 014	-	282
Modifier l'immeuble des	-	408	35	373	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
services administratifs	-	408	35	373	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modifier les systèmes de	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
protection contre les	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
incendies	-	1 853	580	969	304	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modifier le stationnement	-	463	370	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
central	-	463	370	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modifier la centrale	-	1 131	53	65	1 015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
électrique	-	1 131	53	65	1 015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remplacer l'équipement	-	425	41	384	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remplacer des câbles	-	1 784	-	338	1 446	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d'éclairage d'abrodrome	-	1 784	-	338	1 446	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modifier le parc de	-	481	-	481	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
stationnement	-	481	-	481	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Améliorer le système de	-	612	4	608	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
drainage	-	612	4	608	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reconstituer la route	-	587	17	570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
côté piste	-	587	17	570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remplacer l'entrepôt pour	-	259	-	259	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
le sable	-	259	-	259	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remplacer l'équipement de	-	660	346	314	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
contrôle de sécurité	-	660	346	314	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
préambquement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agrandir le centre	-	314	-	32	282	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d'information	-	314	-	32	282	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Asphalter la piste 24 R ..	-	1 014	-	1 014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modifier provisoirement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
les installations de	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
précontrôle à l'abro-	-	5 000	1 000	4 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
gare n° 1	-	5 000	1 000	4 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Réparations majeures à	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
l'autre de trafic à	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
l'abrogare n° 1	3 807	3 404	1 744	495	1 165	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Enlever l'amiante, zone	3 807	3 404	1 744	495	1 165	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
des départs de l'abro-	1 968	1 896	1 450	446	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
gare n° 1	1 968	1 896	1 450	446	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Apporter des modifications	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d'ordre mécanique à	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
l'abrogare n° 1	-	3 890	-	2 067	1 823	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations

(en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

Besoins	Budget	Dépenses	Estimatif	Estimatif	Estimatif
des	des	prévues	total	total	précédent
années	dépenses	jusqu'au	courant	31 mars 1986	1986-1987
futures					

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)

QUÉBEC (suite)

Aéroport international de Mirabel

-	402	247	155	-	-
-	2 124	-	750	1 394	-
-	3 793	-	924	2 869	-
-	462	-	300	162	-
-	1 327	30	1 297	-	-
-	468	151	198	119	-
-	785	-	100	685	-

ONTARIO

Aéroport national d'Ottawa

-	4 265	4 265	1 960	2 305	-
-	48 600	48 595	37 445	11 150	-
-	923	370	553	-	-
-	885	550	335	-	-
-	1 863	-	55	1 808	-
-	841	-	55	786	-
-	2 599	-	142	2 457	-
-	787	18	769	-	-
-	454	34	420	-	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en millions de dollars) - Transports aériens

Besoins	Budget	Dépenses	Estimatif	Estimatif	Estimatif	Estimatif
des	des	prévues	total	total	total	total
années	1986-1987	jusqu'au	courant	précédent	courant	précédent
futures		31 mars 1986				

AÉROPORTS ET SERVICES AU SOL CONNEXES

SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT

Administration centrale - Ottawa

5 872	4 793	-	4 793	-	4 793	5 872
Soutiens						
Balayages de pistes	2 755	2 420	150	4 793	4 793	2 755
Programme de répartition	32 076	32 075	2 249	32 075	32 075	32 076
des services Cfr						
Travaux de rattrapage à						
divers aéroports dans le						
cadre du programme						
d'économie d'énergie	-	4 975	1 990	4 975	4 975	-
Source d'alimentation à						
interruption	600	544	324	544	544	600
Aide consultative pour la						
mise en oeuvre du SOCA	3 497	3 497	2 224	3 497	3 497	3 497
Modifier les cars trans-						
bordures	-	745	-	745	745	-

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX

NOUVELLE-ÉCOSSE

Aéroport international de Halifax

7 048	7 136	500	3 340	3 296	7 048	7 136
installer un système de						
climatisation						
Remplacer des murs						
amovibles à l'aérogare	2 970	2 970	556	2 414	2 970	2 414

QUÉBEC

Aéroport national de Dorval

731	731	666	65	-	731	731
Elaborer le plan directeur						
de l'aéroport						
Modifier le 2e étage de						
l'aérogare	-	854	79	775	-	854
Réparer les routes et les						
trottoirs	-	928	-	928	-	928
Réparer le système de dis-						
tribution d'eau chaude	749	967	50	350	749	967

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions jusqu'au 31 mars 1986	Coût total			Prévisions courantes	Dépenses
		estimatif définitif	Prévisions	antérieures		
Besoins des années futures						
ONTARIO						
Parry Sound	Reconstruction de la base	17 462	15 252	7 888	12 553	2 621
	Prescott					
TERritoIRES DU NORD-OUEST	Reconstruction de la base	7 997	7 888	7 510	378	-
	Hay River					
Renouvellement du quartier d'administration et de télécommunications	Nouvel édifice de district	-	491	-	18	473
	ADMINISTRATION CENTRALE					
Plan d'immobilisation pour les bases et les bases secondaires		-	1 044	25	733	286

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

Côté total	estimations définitives	Prévisions courantes	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futurées
Harrington Harbour					
-	-	1 000	-	90	910
Reconstruction du quai					
Tête à la Baleine					
-	-	3 500	-	200	3 300
Reconstruction du quai					
Montmagny					
-	-	8 167	-	385	7 782
Déplacement du quai					
Trois Pistoles					
-	-	12 014	-	352	11 662
Reconstruction du quai					
St. Simon					
-	-	2 660	-	165	2 495
Reconstruction du quai					
Pointe au Pic					
-	-	6 480	-	4 448	2 032
Autre ouverture d'entreposage ..					
ONTARIO					
Goderich					
Installation d'une profondeur correspondant à celle de la voie maritime	17 641	17 641	14 235	3 406	-
Thunder Bay					
Elimination des résidus de dragage	13 200	13 200	5 791	500	6 909
Port Stanley					
Agrandissement du port	-	7 570	-	690	6 880
DIRECTION ET ADMINISTRATION					
TERRE-NEUVE					
Remplacement du hangar pour hélicoptère	1 389	2 392	-	58	2 334
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Dartmouth					
Défrichage de terrains et aménagement d'un second accès	-	4 565	-	4 565	-
QUEBEC					
Sorel					
Reconstruction de l'atelier	2 447	5 453	538	2 880	2 035

(en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

6-12 (Transports)

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

RÉGLEMENTS		ONTARIO		COLUMBIE-BRITANNIQUE		VANCOUVER		VICTORIA		ADMINISTRATION CENTRALE		SIMULATEURS DE MOTEUR DIESEL		HAVRES ET PORTS		TERRE-NEUVE		STEPHANVILLE		RECONSTRUCTION DU BRIS-GLACES		PAVAGE		RECONSTRUCTION DU		GOOSE BAY		RECONSTRUCTION DU		POSTVILLE		RECONSTRUCTION DU		ST LAWRENCE		PROLONGEMENT DU															
Code total	Estimatif	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions															
1986-1987	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986														
485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-	485	-												
230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-	230	-										
593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-	593	-										
952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-	952	-										
895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-	895	-										
1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-	1 617	-										
472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-	472	-								
6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-	6 143	-								
2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-	2 340	-						
105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-	105	-						
1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-	1 610	-						
843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-	843	-				
767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-	767	-				
1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-	1 556	-		
100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-	100	-
1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-	1 456	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

Budget des années 1986-1987	Coût total estimatif jusqu'au 31 mars 1986	Prévisions courantes	Prévisions antérieures	Remplacemnt des systèmes électroniques des navires de la Garde côtière	RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER	TERRE-NEUVE	Gros patrouilleur R et S de classe 600	Navire renforcé pour la navigation dans les glaces de classe 200	St. Anthony Patrouilleur R et S renforcé pour la navigation dans les glaces de classe 200	NOUVELLE-ÉCOSSE	Modernisation de mi-vie du NGCC Alert	QUÉBEC	Ville de Québec Classe 100	ONTARIO	Amertsburg Classe 100	Remplacement du NGCC Spume	COLOMBIE-BRITANNIQUE	Navire R et S de la côte ouest	ADMINISTRATION CENTRALE	Classe 500 - Conception
18 339	-	20 420	12 888	des navires de la Garde côtière																
2 081	-	20 420	12 888	des navires de la Garde côtière																
60 396	-	60 978	-	Gros patrouilleur R et S de classe 600																
242	582	4 556	4 556	St. Anthony Patrouilleur R et S renforcé pour la navigation dans les glaces de classe 200																
232	586	11 389	11 389	Navigation dans les glaces de classe 200																
1 969	3 712	6 181	5 494	Modernisation de mi-vie du NGCC Alert																
701	646	1 347	-	Ville de Québec Classe 100																
701	646	1 347	-	Amertsburg Classe 100																
-	1 122	3 990	3 990	Remplacement du NGCC Spume																
701	646	1 347	-	Navire R et S de la côte ouest																
-	353	853	853	Classe 500 - Conception																

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

Coût total	Dépenses	Prévisions	Prévisions	Budget	Besoins
estimatif	prévues	jusqu'au	31 mars	dépenses	des
définitif			1986	1986-1987	années
antérieurs	courantes				futures

ADMINISTRATION CENTRALE					
15 récepteurs EPIRB - Canal 15	574	574	-	284	290
Remplacemnt de récepteurs à canal unique pour des HF/SSB et HF/CW	1 544	1 544	1 477	67	-
Remplacemnt d'émetteurs 400-535 KHz	1 059	945	845	100	-
Système de contrôle des communications - Nouvelle génération	5 998	5 998	450	2 866	2 682
Systèmes de collecte et d'attichage des données -Phases I et II	5 817	5 614	-	987	4 627
DÉCLASSEMENT, ARCTIQUE ET AUTRE SOUTIEN DE NAVIRES					
ADMINISTRATION CENTRALE					

Plan d'investissement de la flotte :					
Classe 1200 - Construction d'un navire	108 100	102 195	76 529	20 302	5 364
Prolongation de vie utile - J.A. MacDonald	13 972	6 989	-	6 989	-
EPIRB pour les navires de la Garde côtière	669	669	-	300	369
Phares de ralliement pour hélicoptère	1 014	1 014	829	185	-
Remplacemnt de systèmes de multi-coupleurs de réception pour les navires de la Garde côtière	1 124	965	915	50	-
Remplacemnt des compas gyroskopiques pour les navires	1 805	1 805	1 658	147	-
Remplacemnt des consoles de communications à bord	3 240	2 502	2 352	150	-
Radiotétype pour les navires de la Garde côtière	2 583	2 610	-	240	2 370

(en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

Gaspé		Québec	
Coût total estimatif	Prévisions 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Des dépenses des années futurs
445	444	-	-
Emplacement de communication LF/MF			
444	444	-	-
Station mobile de communication VHF			
764	764	402	-
Killinek et Froisher Bay communications maritimes			
2 168	2 098	1 891	-
Radars STM			
7 860	8 395	2 049	6 346
Radars STM			
9 421	8 830	2 161	6 669
Réparation et remplacement des antennes du Nord			
-	1 189	237	952
Colombie-Britannique			
Communications radio			
302	304	158	146
Île de la Reine Charlotte Emplacement des émetteurs/ récepteurs MF éloignés de Hunter Point			
1 311	1 305	64	1 241
Territoires du Nord-Ouest			
Amélioration des communications maritimes mobiles			
-	790	-	389
Amélioration des communications maritimes mobiles			
-	8 996	-	8 779
Coal Harbour (Phases II et III)			
-	359	-	-
Communications maritimes mobiles			
-	359	-	-
Pour plusieurs emplacements			
Emplacements de relève VHF (Nouvel-Ecosse et Nouveau-Brunswick)			
-	1 078	-	678

QUÉBEC

6-8 (Transports)

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

Coût total	Prévisions estimatif définitif	Prévisions courantes	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
Ressources affectées à la					
gestion des projets	-	22 452	1 416	3 308	17 728
Réfections et ajouts	-	18 443	2 000	2 848	13 595
R et D sur la flotte	-	12 208	540	1 165	10 503
Conception technique	-	-	-	-	-
et plans préliminaires	-	13 032	1 800	3 127	8 105
Petites embarcations	9 513	14 050	663	2 049	11 338
NAVIRES					
TERRE-NEUVE					
Rationalisation et modernisation du SSGC à Comfort Cove	-	619	-	619	-
Relocalisation des récepteurs SSGC de St. Anthony	-	460	-	460	-
Modernisation de la station VHF/FM	758	758	472	286	-
Prolongement du rayon VHF/FM	2 353	2 353	2 124	229	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Ajouts et réparations du bâtiment des opérations radio	656	781	506	275	-
VHF jusqu'à la partie supérieure de la baie de Fundy	483	483	256	227	-
Provision de pièces de rechange de radar	300	300	186	114	-
Système d'antenne STM à la station réceptrice VCS	-	404	-	192	212
Remplacement de la station réceptrice et construction d'un bureau pour opérations radio/entretien/ TAM	2 681	2 166	554	1 607	5

(Renseignements supplémentaires) 6-7

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

Coût total	estimations définitif	Prévisions 31 mars	Prévisions courantes	1986	1986-1987	Besoins des années futurs
Budget	des dépenses	1986-1987				

POUR PLUSIEURS EMBLEMENTS

Protection de la sûreté et de la sécurité	(Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard)	-	503	125	259	119
Programme de surveillance des phares	(Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard)	-	2 600	-	546	2 054
Programme de surveillance des phares	(Colombie-Britannique et Territoires du Nord-Ouest)	-	734	-	330	404

ADMINISTRATION CENTRALE

Programme national de remplacement des radobalises	1 846	1 846	610	400	836
Programme de remplacement de radobalises maritimes à faible puissance	360	80	-	52	28
Remplacement de radobalises mineures	950	800	706	94	-
Programme de surveillance des phares	-	400	-	200	200
la Flotte : Grand projet de la Couronne - PIF	497 972	497 086	415 853	72 348	8 885
Construction d'un navire de la classe 700	-	18 444	-	1 165	17 279
Prolongations de vie - Nahidik	-	1 747	-	1 747	-
- Bernier	17 716	9 558	-	1 165	8 393
- Nicolat	13 331	5 242	-	5 242	-
- Simcoe	11 017	5 242	-	5 242	-
- Tembah	-	1 514	-	1 514	-
Hélicoptères des navires	-	54 600	2 708	41 793	10 099
(VCA)	-	7 809	2 800	5 009	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations
(en milliers de dollars) - Transport maritime

	Budget des dépenses 1986-1987	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Codé total estimatif définitif	Prévisions courantes antérieures	Besoins des années futures
AIDES À LA NAVIGATION					
TERRE-NEUVE					
Programme de surveillance des phares	-	-	1 290	-	645
ILE-DU-PRINCE-EDOUARD					
Charlottetown					
Remploiement des grues de manœuvre	350	-	355	-	355
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Saint John					
Poste d'amarrage pour navires de la classe 800	622	20	622	-	602
Miramichi					
Remploiement des tours d'alignement	358	178	359	-	181
QUÉBEC					
Programme de surveillance des phares	-	-	536	-	536
Entente de développement économique et régional (EDER) .	-	-	9 000	-	4 000
ONTARIO					
Programme de jêtes lumineuses ..	-	450	1 383	-	933
Prescott					
Edifice d'entretien des bouées	-	-	862	-	862
Programme de surveillance des phares	-	-	1 880	-	677
COLOMBE-BRITANNIQUE					
Remploiement d'habitations aux phares	873	-	928	-	223
Installations d'entretien et de mécanique de la flotte	968	-	968	-	968

3. Dépenses en capital

Les dépenses prévues en capital de 923,4 millions de dollars en 1986-1987 représentent 36,3 % des dépenses totales nettes du Ministère. Le tableau 6-4 présente une ventilation des dépenses en capital par Activité.

Tableau 6-4: Ressources en capital par Activité
(en milliers de dollars)

Activité	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985	voir page détails de Four plus
Transport maritime	347 446	298 536	313 046	6-5
Transports aériens (y compris le fonds renouvelables des aéroports)	565 051	457 800	460 189	6-15
Transports de surface*	2 210	2 604	2 134	
Administration centrale	8 654	13 206	14 771	6-38
Total pour le Ministère	923 361	772 146	790 140	

*Aucun projet d'immobilisations égal ou supérieur à 250 000 \$.

Le tableau 6-5 illustre les dépenses prévues au titre des projets d'immobilisations ayant un coût estimé total de 250 000 \$ ou plus. Pour mieux expliquer le programme d'immobilisations de Transports Canada, les projets sont ventilés par sous-activité, province et emplacement. Lorsque l'emplacement n'est pas inscrit en caractères gras, c'est parce qu'il s'agit d'un projet de nature nationale ou régionale.

Tableau 6-3: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement moyen 1986-1987	Années-personnes autorisées		Echelle de traitement actuelle	
	86-87	85-86	84-85	
Technique	590	520	549	34 323 - 63 173
	50 199			
Contrôle de la circulation aérienne	2 814	2 276	2 359	15 367 - 62 608
	58 975			
Illustrations	140	112	142	15 557 - 40 310
	30 361			
Soutien de l'enseignement	3	3	3	10 719 - 28 517
	27 976			
Electronique	1 683	1 697	1 742	17 118 - 53 509
	38 412			
Scientifique	393	427	488	14 041 - 50 866
	36 458			
Technique générale	866	823	876	12 635 - 55 682
	33 782			
Photographie	2	0	0	17 285 - 30 844
	26 088			
Opérations radio	1 219	1 228	1 225	14 411 - 43 863
	30 334			
Officiers de navires	1 076	1 087	1 090	21 357 - 51 531
	28 450			
Soutien des sciences sociales	39	27	30	12 635 - 57 764
	33 152			
Inspection technique	508	522	542	12 635 - 57 691
	42 969			
Soutien administratif	33	0	0	15 364 - 31 824
	24 334			
Communautés des données	56	59	63	13 352 - 37 130
	25 331			
Commis aux écritures et aux règlements	2 017	2 127	2 098	12 932 - 31 743
	22 060			
Mécanographie	18	4	5	12 665 - 25 271
	19 018			
Secrétariat, sténographie, dactylographie	777	811	798	12 636 - 31 946
	21 630			
Exploitation	717	728	724	21 147 - 37 036
	30 164			
Pompes	2 597	2 645	2 731	14 776 - 40 676
	26 638			
Manœuvres et hommes de métier	218	178	175	13 253 - 39 988
	23 306			
Services divers	146	121	126	18 242 - 35 598
	24 260			
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	400	441	453	16 034 - 29 750
	23 287			
Equipages de navires	1 824	1 828	1 882	18 840 - 29 988
	23 905			
Autres	362	773	440	-
	-	-	-	-

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle actuelle des traitements illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite divisées par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

2. Dépenses en personnel

Le tableau 6-2 présente une ventilation du nombre d'employés par activité et le tableau 6-3 illustre les années-personnes et les provisions pour le traitement moyen par catégorie.

Tableau 6-2: Besoins en années-personnes par activité

Activité	Budget des dépenses		Provision pour le traitement moyen	
	1985-1987	1984-1985	1985-1986	1984-1985
Transport maritime	6 213		6 293	6 326
Transports aériens	11 882		12 409	12 472
Transports de surface	222		254	239
Administration centrale	3 071*		3 266	3 263
	21 388		22 222	22 300

* comprend l'engagement de réduction du déficit de 62 A.-P. en 1986-1987.

Tableau 6-3: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Échelle de traitement		Provision pour le traitement moyen	
	86-87	85-86	84-85	1986-1987
Gestion	296	292	284	50 350 - 96 300
Scientifique et professionnel	37	37	41	18 610 - 76 130
Chimie				
Economique, sociologie et statistique				
Enseignement	89	83	93	14 570 - 65 080
Génie et arpentage	29	34	30	13 609 - 68 070
Bibliothéconomie	632	638	704	24 005 - 76 130
Science physique	12	9	9	19 782 - 50 712
Psychologie	1	1	0	15 840 - 68 070
Administration et service	5	5	5	24 293 - 56 575
Services administratifs	970	1 059	1 009	13 912 - 57 987
Stagiaires en administration				
Administration des systèmes				
Informatiques				
Administration financière	106	100	104	19 423 - 63 583
Services d'information	205	212	213	13 853 - 57 980
Organisation et méthodes	51	47	48	13 579 - 57 980
Gestion du personnel	37	31	30	13 926 - 57 980
Administration des programmes	201	214	223	13 330 - 59 510
Achat et approvisionnement	732	778	801	13 912 - 57 987
	109	32	30	12 766 - 57 980
				34 660
				41 506

6-2 (Transports)

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Le tableau 6-1 présente les dépenses nettes du programme de Transports Canada par article courant. Ces chiffres comprennent les dépenses et recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes et besoins nets du fonds renouvelable des magasins. Sont exclues les dépenses non budgétaires, sommes versées aux sociétés de la Couronne sous forme de prêts et d'avances. Les ventilations qui reflètent plus particulièrement la nature opérationnelle de certains programmes figurent dans les analyses par activité.

Tableau 6-1: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987	Révisées 1985-1986	Réelles 1984-1985
Personnel		
Traitements et salaires	776 998	767 106
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	102 250	104 473
Autres dépenses en personnel	36 624	30 468
	915 872	902 047
Biens et services		
Transports et communications	96 553	93 863
Information	8 658	8 355
Services professionnels et spéciaux	202 220	192 141
Locations	14 643	14 991
Achat de services de réparation et d'entretien	98 723	92 255
Services publics, fournitures et approvisionnements	162 608	160 654
Paiements aux sociétés de la Couronne	666 645	781 113
Toutes autres dépenses*	57 305	129 968
	1 307 355	1 473 340
Total des dépenses de fonctionnement		
	2 223 227	2 375 387
Capital		
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	314 188	273 450
Construction et acquisition de machines et de matériel	609 173	498 696
	923 361	772 146
Total des dépenses en capital		
	283 002	343 714
Dépenses totales		
	3 429 590	3 491 247
Recettes à valoir sur le crédit	885 777	753 356
	2 543 813	2 737 891
Total des dépenses nettes		
	2 904 715	2 904 715

* comprend l'engagement de réduction du déficit de 78 212 \$ en 1986-1987.

Dans le secteur de la formation en télécommunications et en électronique, le centre de l'ITC est utilisé à pleine capacité. Les demandes de formation vont croissant en raison de la mise au point de nouveaux systèmes et en raison du besoin de jours de formation supplémentaires. Au cours de 1982-1983, environ 35 % de la demande des clients n'a pu être satisfaite. Cet écart est tombé à 20-25 % en 1983-1984 et 1984-1985. Bien que des améliorations internes aient été apportées afin d'offrir des cours et des jours de formation supplémentaires sans accroître les ressources utilisées, l'on s'attend à ce qu'environ 30 % de la demande de la clientèle ne puisse être satisfaite au cours de l'année 1985-1986.

En ce qui concerne la formation des superviseurs et des gestionnaires, l'objectif est de former 700 superviseurs et 350 cadres intermédiaires annuellement.

Le projet d'agrandissement du Collège de la GC, d'une valeur de 17,2 millions de dollars, a pour but de répondre à la demande future de la garde côtière canadienne. Il englobe la construction d'un nouveau bloc résidentiel contenant 238 chambres privées, la modification de la structure du bloc d'enseignement pour y ajouter des locaux administratifs et l'achat de nouveaux meubles.

Les projets de construction d'un atelier d'usinage et d'un hangar à bateaux au Collège de la Garde côtière entre 1983 et 1988 représentent ensemble un coût estimatif total de 9,9 millions de dollars.

Tableau 5-32: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985									
Réal					Budget des dépenses		Différence		
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P			
Directeur général - Formation	583	6	185	3	398	3			
Formation - coordination et contrôle	1 348	44	1 177	24	171	20			
Priorités et systèmes de formation	326	6	281	6	45	-			
Institut de formation de Transports Canada - Cornwall (Ontario)	19 227	282	23 158	281	(3 931)	1			
Collège de la Garde côtière canadienne - Sydney (N.-É.)	14 965	96	18 980	96	(4 015)	-			
	36 449	434	43 781	410	(7 332)	24			
Recettes	(2 602)	-	(2 737)	-	135	-			
	33 847	434	41 044	410	(7 197)	24			

Description et justification des ressources

L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC), à Cornwall, en Ontario, offre toute une gamme de cours de formation de base et de technologie avancée de durées diverses à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens et ingénieurs en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de l'information de vol. Il offre également des cours en technique de formation pour le personnel enseignant et en gestion des transports pour les cadres supérieurs et moyens. Les installations de Cornwall sont un centre important qu'utilisent les ministères et autres organismes gouvernementaux. L'IFTC a offert 114 000 jours de formation en 1983-1984, 102 000 en 1984-1985 et en prévoit 112 000 en 1985-1986 et 118 000 en 1986-1987.

Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officier au Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney (Nouvelle-Écosse). Des cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines suivantes: la navigation et la mécanique maritime. Après trois ans de formation, incluant le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Le Collège a offert 35 000 jours de formation en 1984-1985. En 1985-1986 il en a offert aussi 35 000 et en prévoit 36 000 en 1986-1987.

La majeure partie des ressources de cette fonction sont consacrées aux traitements et salaires (tableau 5-31). Les dépenses en capital sont engagées pour l'achat d'équipement de formation et la construction d'installations au Collège de la Garde côtière canadienne.

Les recettes réalisées au titre de cette fonction proviennent du recouvrement des frais pour les cours de perfectionnement des cadres offerts par le Centre de formation en gestion, des frais d'hébergement et de repas des participants aux cours de l'Institut de formation de Transports Canada et de la location des installations de la Fonction publique au Collège de la Garde côtière. L'Institut de formation de Transports Canada offre des cours de formation aux autres ministères du gouvernement fédéral et aux ressortissants étrangers auprès desquels il récupère directement ses frais.

Tableau 5-31: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget		Prévu		Réal	
1986-1987		1985-1986		1984-1985	
\$	%	\$	%	\$	%
Fonctionnement					
Personnel	18 115	53	17 954	48	17 373
Services professionnels et spéciaux	5 239	15	4 767	12	4 989
Autres	5 888	17	5 897	16	4 868
Capital	7 831	23	11 549	31	9 219
Recettes	(2 737)	(8)	(2 737)	(7)	(2 602)
	34 336	100	37 430	100	33 847

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: Les dépenses réelles de l'année 1984-1985 diffèrent du plan de dépenses de cette dernière en raison de retards dans le programme d'immobilisations, et notamment en ce qui concerne la construction d'un hangar à bateaux et d'un atelier d'usage (4,9 millions), l'expansion du collège de la Garde côtière (0,6 million), et d'un projet d'équipement électronique (2,5 millions), l'achèvement des installations de conditionnement physique reportée des années antérieures (1,1 million), et d'un niveau d'inscription à l'Institut de formation qui a été inférieur aux prévisions et qui a réduit le coût des services offerts sur le terrain de l'Institut (1,1 million).

D.4 Formation en transports

Objectifs

Assurer la formation d'une main-d'oeuvre professionnelle, technique et de gestion compétente pour répondre aux besoins opérationnels du système national de transport.

Les objectifs particuliers sont:

- de donner 5 616 jours de formation en contrôle de la circulation aérienne pour répondre aux besoins des services de circulation aérienne;

- dans le domaine des télécommunications et de l'électronique, assurer la formation nécessaire liée à l'acquisition d'équipement nouveau et de nouvelles techniques et à la demande de cours dans les deux langues officielles, et assurer la formation des officiers de navire diplômés;

- pour répondre aux besoins de la Garde côtière canadienne (67 prévus en 1986).

Etat récapitulatif des ressources

Environ 4 % du total des dépenses brutes et 13 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme sont affectés à la fonction de formation en transports.

Tableau 5-30: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévu 1985-1986	Réal 1984-1985		
			\$	A-P
Directeur général - Formation	466	6	1 260	20
contrôle				
Formation - coordination et	20	1 561	24	1 348
Priorités et systèmes de	9	425	9	326
formation				
Institut de formation de	21 620	275	19 227	282
Transports Canada -				
Cornwall (Ontario)	13 307	16 759	14 965	96
canadienne - Sydney (N.-É.)	37 073	40 167	36 449	434
Recettes	(2 737)	-	(2 602)	-
	34 336	37 430	33 847	434

Description et justification des ressources

Cette activité comprend la gestion des documents et des formules, l'acheminement du courrier, la gestion des locaux, des publications, des services de bibliothèque, le traitement électronique des données et la conception des systèmes, la vérification, l'amélioration de la gestion, la gestion du matériel et les marchés, les finances, les services juridiques, le personnel, de même que l'évaluation des programmes et la vérification interne.

Transports Canada possède approximativement 1 milliard de dollars de biens matériels d'usage courant, à l'exclusion des biens immobiliers, si l'on se fonde sur le prix d'achat initial. La nécessité de tenir des stocks de pièces de rechange pour cet équipement et de répondre aux autres besoins en matériel a entraîné la création du Fonds renouvelable des magasins de Transports Canada (voir tableau 6-22, page 6-57).

En 1983-1984, le niveau d'autorisation pour ce fonds renouvelable a été porté à 43,7 millions de dollars afin de permettre le financement de niveaux plus élevés d'inventaires requis pour soutenir les programmes de fonctionnement ministériels. Le prélèvement prévu pour 1986-1987 est de 2,6 millions de dollars, ce qui permettra de ne pas dépasser le niveau maximum de fonds autorisés. Le coût réel des achats, à l'exclusion des frais généraux, est récupéré auprès des utilisateurs.

En 1985-1986, le Système de gestion du matériel (SGM) sera entièrement mis au point et, pour la première fois, il sera possible de gérer les stocks de tout le Ministère. Fondé sur quelque 200 000 articles individuels d'une valeur estimative de 60 à 70 millions de dollars, le SGMC permettra de réaliser des économies de l'ordre de 6,6 millions de dollars sur les pièces de rechange critiques et sur celles qui doivent être gardées durant toute la durée de vie de l'équipement dont elles font partie et de quelques 2,1 millions de dollars par année sur l'élément actif des stocks, en 1986-1987. Le SGMTC assurera une meilleure visibilité des stocks et une utilisation plus efficace des ressources.

L'initiative visant à améliorer la gestion des ressources par le biais de l'automatisation se poursuit. On planifie aussi de nouvelles initiatives d'automatisation dans les Administrations, comme le Système de compte rendu d'inspection des navires, le Système de gestion de l'entretien des aéroports, la banque de données sur les aéronefs civils et sur les marchandises dangereuses.

1984-1985			
	Réel	Budget	Différence
	\$	A-P	\$
	A-P	\$	A-P
Affaires publiques	4 218	74	4 068
Soutien juridique et dossiers			68
de l'immobilier	1 004	33	34
Services financiers	22 553	550	22 257
Services administratifs	16 885	457	16 551
Services du matériel et des			436
marchés	12 402	308	11 501
Systèmes informatiques	14 954	153	11 705
Services de gestion	3 044	56	3 417
Fonds renouvelable des magasins	6 867	96	5 873
Revue	25 761	657	25 759
Services du personnel	960	-	960
	108 448	2 364	102 736
Recettes	(3 274)	-	(3 090)
	105 174	2 364	99 646
			2 371
			5 528
			(7)
			(184)
			(7)

Tableau 5-29: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Rendement financier de 1984-1985: Les résultats de l'année financière 1984-1985 diffèrent du plan de dépenses de cette dernière par suite de retards dans le développement de systèmes financiers (1,2 million), de la mise en oeuvre du plan d'évaluation des programmes (1,1 million), de la mise en oeuvre accélérée du système de gestion du matériel (400 000 \$), de coûts accrus au titre des ordinateurs compensés par des économies dans d'autres secteurs (2,2 millions), d'une augmentation des prélèvements pour le Fonds renouvelable des magasins (400 000 \$), et le report d'installations pour le traitement électronique des données (TED) (1,3 million).

Rendement financier antérieur

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
	\$	\$	\$
	%	%	%
Fonctionnement	82 540 82	83 433 78	79 969 76
Personnel	8 245 8	7 411 7	7 950 7
Services professionnels	10 824 11	15 429 15	14 620 14
et spéciaux	101 -	506 1	4 926 5
Autres	20 -	20 -	25 -
Subventions	(3 090) (3)	(3 959) (4)	(3 274) (3)
Recettes	2 600 2	3 600 3	960 1
Fonds renouvelable des magasins	101 240 100	106 440 100	105 174 100

Tableau 5-28: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 10 % du total des dépenses brutes de 1986-1987 et 72 % du total des années-personnes affectées aux activités du Ministère.

Tableau 5-27: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget			Prévu			Réal		
	des dépenses			1985-1986			1984-1985		
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$
Affaires publiques	4 072	65	4 012	71	4 218	74			
Soutien juridique et dossiers	1 087	34	1 026	34	1 004	35			
de l'immobilier									
Services financiers	20 975	469	22 474	532	22 353	550			
Services administratifs	17 353	439	16 904	437	16 885	437			
Services du matériel et									
des marchés	11 588	295	12 173	306	12 402	308			
Services informatiques ¹	6 900	129	12 337	159	14 954	153			
Systèmes de gestion	3 469	52	2 972	51	3 044	56			
Services du personnel	28 440	691	27 362	676	25 761	657			
Réserve	7 846	94	7 539	102	6 867	96			
Fonds renouvelable des magasins ²	2 600	-	3 600	-	960	-			
Recettes	104 330	2 268	110 399	2 368	108 448	2 364			
	(3 090)	-	(3 959)	-	(3 274)	-			
	101 240	2 268	106 440	2 368	105 174	2 364			

¹ Les niveaux de dépenses indiqués pour 1986-1987 reflètent les dépenses nettes, une fois déduites respectivement les économies de 6,2 \$ millions qu'on prévoit réaliser à l'échelle du Ministère grâce à la mise en place du réseau informatique.

² Comprend des déboursés de 26 millions de dollars et des recettes de 23,4 millions de dollars. Voir page 6-57, section III pour plus de détails.

Les recettes proviennent de la prestation des services de traitement électronique des données assurée par la Direction des communications et de l'informatique. Cette Direction assure aux programmes d'exploitation un service de traitement des données dont le coût est partiellement récupérable.

D.3 Administration et services communs

Objectifs

Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Les principales initiatives de 1986-1987 sont:

- poursuivre la mise au point des systèmes financiers intégrés;
- terminer la mise au point du système de gestion du matériel (SGMTC) et la mise en oeuvre de la phase I de ce système ainsi qu'achever la mise au point et la mise en oeuvre du système de gestion du parc automobile (SIGPA);
- poursuivre la mise en oeuvre du système d'information sur la gestion du personnel et du système automatisé de paye et de congés;
- poursuivre la mise au point et l'application du Système de gestion des ressources humaines au sein de Transports Canada;
- exploiter et tenir à jour le Réseau informatique décentralisé (RID) à l'appui des besoins en matière d'automatisation à un coût périodique de 8,1 millions de dollars;

- mettre en oeuvre les plans annuels approuvés d'évaluation des programmes et de vérification interne de façon à améliorer le contrôle de gestion des activités des programmes et à assurer une utilisation plus efficace des ressources du Ministère;
- prêter son concours à la fonction de mise au défi de toutes les propositions de politiques et de programmes entraînant la dépense de ressources;
- après avoir évalué ces propositions, donner avis et conseils aux intéressés et surveiller l'incidence de pareilles propositions sur les crédits parlementaires de Transports Canada.

Les activités de recherche et de développement en matière d'énergie sont bien intégrées à celles des autres ministères par l'entremise du comité interministériel. Ces travaux continuent de fournir un apport technique essentiel à l'élaboration des politiques, de la réglementation et des programmes en vue d'accroître le rendement énergétique de tous les modes de transport, de faire adopter de nouveaux combustibles de rechange dans les transports et de permettre le transport sûr, efficace et en temps utile des ressources off-shore. Comme en 1985-1986, on insistera davantage sur:

- les normes d'économie de carburant des automobiles;
- l'introduction du propane, du gaz naturel comprimé et de l'alcool pour les moteurs d'automobiles;
- la mise au point rapide d'un système de navigation pour la côte est et l'Arctique;
- la commercialisation des résultats de la recherche et du développement.

Des dépenses totales au titre de l'énergie, 92 % sont consacrées aux projets de recherche et de développement et 8 % aux dépenses liées au personnel de gestion des projets.

La Planification du Ministère a pour principale mission :

- de planifier et d'organiser des réunions de planification des cadres supérieurs pour déterminer les questions de stratégie et les priorités ministérielles;
- de confier ces questions à des unités d'étude au sein du Ministère;
- d'offrir des réponses à ces questions en présentant de nouvelles solutions ou en redéfinissant les orientations stratégiques;
- de superviser et d'examiner l'avancement de la mise en oeuvre des stratégies choisies et approuvées par la direction.

Les Études des politiques ont pour principale mission :

- d'entreprendre toute une gamme d'analyses des politiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandises, la demande future dans ce domaine, le rendement coût et revenu, les besoins en capital et l'utilisation et l'efficacité de l'énergie;
- d'examiner et de recommander des objectifs, principes et politiques à long terme en matière de transport;
- de recommander des politiques en matière de réglementation, d'établissement des prix et de récupération des frais;
- de déterminer et d'évaluer les tendances générales et les problèmes du transport multimodal;
- d'entreprendre des analyses sur les grands éléments des systèmes de transport nationaux et régionaux.

La Direction générale de la recherche et du développement effectue des travaux de recherche dans le secteur des transports.

Les Services de recherche et de développement ont pour principale mission :

- de surveiller et d'exercer une influence sur l'élaboration des politiques touchant la technologie du transport du Canada;
- de planifier les activités de recherche et de développement dans le secteur du transport, d'en établir les programmes, d'en assurer la mise en oeuvre, d'en gérer et d'en évaluer les travaux;
- d'entreprendre des projets conjoints de recherche avec les provinces en vertu des ententes auxiliaires aux EDER sur le transport;
- de formuler et de recommander les stratégies et plans nécessaires pour permettre à l'ensemble du système de transport de s'adapter aux changements prévus dans le secteur de l'énergie;
- de coordonner les travaux de recherche et de développement avec le Conseil national de recherches, les secteurs privé et universitaire et avec les organismes internationaux.

Rendement financier de 1984-1985 : En comparant les résultats de l'année financière 1984-1985 avec le plan, il est permis de constater que les écarts sont minimes sauf pour des retards dans la mise en oeuvre de projets de recherche et de développement ainsi que le rétablissement des subventions et contributions pour l'aide à la recherche en matière de transport.

Tableau 5-26: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
Budget			Différence		
Réal			A-P		
\$			\$		
Planification stratégique			A-P		
Recherche dans le secteur du transport			A-P		
4 628	47	5 590	75	(1962)	(28)
19 038	70	19 246	56	(208)	14
23 666	117	24 836	131	(1 170)	(14)

Description et justification des ressources

La planification stratégique comprend les activités des Etudes et Prévisions économiques reliées au domaine du transport, de la planification d'ensemble et des Etudes des politiques. Ces activités se font dans une perspective globale de façon à assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des politiques et des plans ministériels, la participation appropriée à l'établissement des priorités et objectifs du gouvernement et une réponse appropriée à ces derniers.

Les Etudes et prévisions économiques ont pour principale mission:

- d'entreprendre des analyses économiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandises, la demande future, les coûts et recettes, les besoins en capital et l'utilisation et l'efficacité de l'énergie;
- d'établir des prévisions économiques reliées au domaine du transport, afin de participer à l'établissement de modèles auquel les autres groupes procèdent pour l'analyse de politiques;
- d'établir des modèles de prévision et de simulation sur le transport multimodal des passagers et des marchandises pour l'analyse et la formulation de politiques;
- d'élaborer des modèles de la demande d'énergie dans le transport et recueillir des données pertinentes pour l'analyse et la formulation de politiques.

Etat récapitulatif des ressources

Environ 2 % du total des dépenses brutes de 1986-1987 et 3 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme sont consacrés à cette fonction.

Tableau 5-24: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1986-1987	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$
Prévu 1985-1986					Réel 1984-1985	
3 018	32	4 325	34	4 628	47	
16 295	64	17 827	67	19 038	70	
19 313	96	22 152	101	23 666	117	

Planification stratégique
Recherche dans le secteur du
transport

Environ 31 % des fonds affectés à l'exploitation et au développement dans le secteur du transport sont consacrés à l'énergie.

Tableau 5-25: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987	%	\$	%	\$	%	\$
Prévu 1985-1986					Réel 1984-1985	
5 313	28	5 531	25	5 441	23	
11 484	59	13 686	62	15 610	66	
842	4	776	4	729	3	
81	1	99	-	92	-	
1 593	8	2 060	9	1 794	8	
19 313	100	22 152	100	23 666	100	

Fonctionnement
Personnel
Services professionnels
et spéciaux

Autres

Capital

Subventions et contributions

Les dépenses au titre des services professionnels et spéciaux (tableau 5-25) sont consacrées aux contrats de recherche et de développement.

D.2 Planification, recherche et développement

Objectifs

Élaborer et promouvoir des plans de systèmes et des stratégies pour assurer le développement efficient, sécuritaire et graduel, du point de vue technologique, du réseau de transport multimodal au Canada, afin qu'il contribue à l'atteinte des objectifs nationaux et réponde aux exigences législatives et de politiques comme celles qui sont énoncées dans la Loi nationale sur les transports.

Le Ministère poursuivra en 1986-1987 les grands projets suivants dans le cadre de cette fonction:

- **planification:** de l'établissement de prescriptions relatives à la révision de la Loi nationale sur les transports que le Parlement devra étudier, de l'élaboration de méthodes de contrôle et d'évaluation de la mise en oeuvre de réformes de la réglementation économique, de la participation du Ministère aux négociations sur le libre échange entre le Canada et les États-Unis, de l'examen des besoins du Ministère en matière de production, d'analyse et de prévisions de données sur l'économie et le transport, de la détermination des questions stratégiques et de la préparation du document annuel sur les priorités du Ministère;

- **domaine maritime:** études et essais en laboratoire et sur le terrain de nouvelles technologies liées à l'activité du transport maritime, pour la mise au point de meilleurs systèmes de gestion du trafic maritime, y compris de détection des glaces, ainsi que pour la conception des brise-glace requis pour la côte est et l'Arctique, au coût de 2,1 millions de dollars;
- **chemins de fer:** extension du programme de recherche et de développement en matière de transport ferroviaire de marchandises à des techniques prometteuses, pour améliorer la productivité du réseau de chemins de fer canadien, au coût de 1,5 million de dollars;

- **énergie:** dans le cadre du programme de recherche et de développement en matière d'énergie décrit dans les présentations d'Énergie, Mines et Ressources, des études et essais destinés à améliorer le rendement énergétique et favoriser la commercialisation de nouveaux combustibles pour les transports, au coût de 6,1 millions de dollars;
- **handicapés:** projets de développement et de démonstration dont le coût se chiffre à 700 000 \$;

- **aéronautique:** aides à la navigation et méthodes d'essai pour accroître la sécurité dont le coût se chiffre à 1,5 million de dollars.

Pensions supplémentaires - Employés de Terre-Neuve: La gestion et l'exploitation des services de chemin de fer et de navigation de Terre-Neuve, ainsi que d'une partie des services de télécommunications publics de cette province, ont été confiées à la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada le 1er avril 1949. Les employés mutés ont été assujettis au Régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, auquel le gouvernement de Terre-Neuve contribue financièrement dans les limites des obligations que lui imposait l'ancien régime de pensions de Terre-Neuve au titre des services antérieurs à la Confédération. Les contributions des Chemins de fer nationaux du Canada visent la période de services des employés après le 1er avril 1949, conformément à la réglementation actuelle des pensions. Depuis 1954-1955, le gouvernement fédéral supporte les frais qui n'étaient pas exigibles des deux autres parties.

Les frais que le gouvernement fédéral devra assumer en 1986-1987 sont estimés à environ 2,0 millions de dollars. Après 1983, tant le nombre des pensionnés touchés par le régime que les frais du gouvernement augmenteront d'environ 10 % par année. En effet, comme le nombre d'adhérents au régime n'augmentera pas, le nombre de cotisants diminuera.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercanadien et de l'Île-du-Prince-Édouard: Cette caisse a été établie le 1er avril 1907 en vertu de la loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercanadien et de l'Île-du-Prince-Édouard, et elle visait à fournir des prestations de retraite ou d'invalidité aux employés. À partir d'août 1929, elle n'accepta plus aucun nouvel adhérent. Depuis 1921, on ajoute chaque année un poste au Budget des dépenses pour augmenter la pension minimum. Afin d'améliorer la situation financière du CN et de réduire le besoin manifeste d'une réente de capital, le Cabinet a approuvé en 1967 la prise en charge du déficit de la Caisse de prévoyance par le gouvernement fédéral. Ce déficit est estimé à 2,0 millions de dollars pour 1986-1987.

Pont Victoria: Le 1er juin 1962, le gouvernement fédéral a aboli les péages sur le pont Victoria, à Montréal. Le 31 janvier 1963, le ministre des Transports a conclu avec le CN un accord par lequel il s'engageait à le dédommager annuellement de la perte des revenus nets provenant des péages, et à le rembourser de ses frais annuels d'entretien et de réparation de la partie routière du pont. Le tableau 5-23 indique les montants estimatifs des frais d'entretien et des recettes non réalisées.

Tableau 5-23: Paiements au CN pour l'entretien du pont Victoria et en compensation des recettes non réalisées (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		Prévu		Réal	
1986-1987		1985-1986		1984-1985	
\$	%	\$	%	\$	%
640	25	640	26	640	25
1 960	75	1 860	74	1 946	75
2 600	100	2 500	100	2 586	100
Recettes non réalisées					
Frais d'entretien					

Tableau 5-22: Subvention de fonctionnement par genre de service

Budget des dépenses	1986		1986	
	Frais	Recettes	Subvention	
(en millions de dollars)				
(Pourcentage de la subvention)				
Genres de service:	325,4	89,4	236,1	55
	Long trajet			28
	Corridor	240,2	119,1	14
	Local-régional	79,6	61,5	
	Régions éloignées	16,5	14,6	3
Total:	661,7	228,4	433,3	100

* Les montants comprennent les frais d'amortissement et une réduction (qui n'a pas encore été déterminée) de 2,4 millions des dépenses ordonnées par le gouvernement.

Acquisition et rénovation d'installations et de matériel: Le

programme d'immobilisations de VIA a été remanié pour accorder la priorité au nouveau matériel roulant destiné aux longs trajets. Vingt locomotives ont été commandées et 10 autres feront l'objet d'un appel d'offres en 1986, ce qui entraînera une dépense estimative de 83 millions de dollars. Des négociations sont en cours au sujet de l'achat de 100 à 150 nouvelles voitures. Le retour à l'atelier, c'est-à-dire la rénovation permanente du parc de voitures actuel, continuera d'être un poste important jusqu'à ce que le programme de remplacement du matériel soit terminé. La construction d'une installation d'entretien moderne de VIA Rail se poursuit à Montréal, au coût estimatif de 130 millions de dollars. Il est probable que celle-ci, de concert avec le nouveau centre d'entretien de Toronto, réduira sensiblement les frais d'exploitation. Le programme de VIA relatif aux gares ou stations consiste à en acquérir et à en remettre en état. En 1986, l'initiative principale sera l'acquisition de grandes gares comme celles de Toronto, de Montréal et de Québec, où VIA peut se charger de la gestion et du contrôle des services offerts aux voyageurs.

Aide à la main-d'oeuvre: Les paiements d'aide à la main-d'oeuvre

sont effectués en vertu de règlements établis par le gouvernement en conseil en octobre 1977, qui permettent au gouvernement de payer une partie déterminée des frais occasionnés par les prestations versées aux employés. Le solde est assumé par les chemins de fer. En 1986-1987, environ 9,6 millions de dollars seront alloués à des employés réinstallés du CN, du CP et de VIA en guise de prestations de préretraite, de remboursement des frais de réinstallation, et des frais de formation en vue d'un nouvel emploi, de prestations de mise en disponibilité et d'autres avantages semblables.

Services de trains de banlieue de Montréal: Le total de la

subvention relative à cette partie du Programme des transports de banlieue de Montréal est de 40 millions de dollars, dont 6 millions de dollars seront versés en 1986-1987, et 28,6 millions de dollars pendant les années subséquentes. Cette subvention vise à accroître la fréquence des arrivées et des départs de trains de banlieue, à augmenter la clientèle et à réduire les tarifs.

* L'expression "kilomètre-voyageur payant" signifie "le déplacement d'un voyageur payant sur la distance d'un kilomètre".

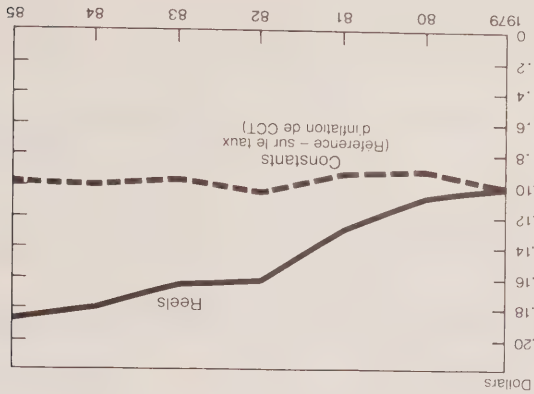


Tableau 5-21: Subvention de fonctionnement moyenne par kilomètre-voyageur payant*

●	Le Supercontinental (Liaison Montréal - Vancouver)
●	Saint-Jean (N-B.)
●	Le Canadien (Liaison Montréal - Sudbury)
●	La liaison Montréal - Sherbrooke
●	La liaison Toronto - Peterborough - Havelock
●	La liaison Montréal - Québec

En se basant sur les recommandations du GTSFV, le gouvernement a pris certaines mesures. En 1985, un certain nombre de services ont été rétablis. Ils se sont ajoutés au réseau national déterminé par le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs. 1986 sera par conséquent la première année d'exploitation complète des services suivants.

- un réseau national de services ferroviaires voyageurs;
- un nouveau programme d'immobilisations pour les services ferroviaires voyageurs insistant sur de nouveaux équipements;
- la structure administrative de VIA;
- les ententes sur les compensations et les coûts liant VIA et CN-CP;

En novembre 1984, le ministre des Transports a créé le (GTSFV) Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs afin d'améliorer les services ferroviaires voyageurs au Canada. Le Groupe de travail a été invité à formuler des recommandations sur les questions suivantes:

et la subvention par genre de service figure dans le tableau 5-22. La subvention moyenne en dollars constants figure dans le tableau 5-21, payant, cette dernière étant mesurée en dollars constants et courants. L'évolution de la subvention d'exploitation par kilomètre-voyageur voyageurs au Canada. Une façon de mesurer le rendement est de suivre l'objectif est de fournir un réseau efficace de services ferroviaires voyageurs. Le principal

VIA Rail: Le tableau 5-19 constitue un état récapitulatif de l'appui financier que le gouvernement a fourni à VIA Rail depuis que celle-ci a commencé à exercer son activité en 1979. Comme VIA Rail suit l'année civile, les marchés que le gouvernement passe avec elle pour la prestation des services ferroviaires voyageurs sont eux aussi établis en fonction de l'année civile. Le tableau 5-20 montre la répartition des paiements prévus pour VIA Rail en 1986-1987, par année civile. En 1986-1987, les niveaux de référence de VIA seront réduits à 500 millions de dollars. Cette réduction sera effectuée grâce à une diminution des frais imposés à la Société par les chemins de fer, ainsi qu'à l'amélioration de l'efficacité et de la productivité de cette dernière par suite d'initiatives comme le transfert d'activités d'entretien auparavant confiées au CN, et l'instauration de nouvelles méthodes d'entretien. Les recettes augmenteront grâce à une politique plus dynamique et innovatrice en matière de tarification et de commercialisation, à de meilleurs services à la clientèle à bord des trains, et à un plus grand respect des horaires.

Tableau 5-19: Résumé des besoins en capital et des besoins de fonctionnement de VIA Rail (en milliers de dollars)

	1986-1987*	1985-1986*	1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
Fonctionnement	358 100	365 500	472 200	445 541	461 490	446 308	351 000
Biens-fonds, installations et matériel	132 300	229 500	55 015	158 207	130 782	89 111	117 500
Aide à la main d'œuvre à l'au CN et à CP Rail	9 600	5 000	10 300	7 365	11 664	5 198	3 169
Totaux	500 000	600 000	537 515	611 113	603 936	540 617	451 669

* Retiète la reclaification dans la subvention d'exploitation hors caisse en subventions d'immobilisations.

Tableau 5-20: Répartition des paiements de 1986-1987 à VIA Rail, par année civile (en milliers de dollars)

Année civile 1986	356 400	139 400
Uéduction faite du financement assuré à même les crédits de l'année dernière	82 200	39 400
Année civile 1987	274 200	100 000
Provisions pour le premier trimestre	83 900	32 300
	358 100	132 300

Transport ferroviaire du fret:

Appui accordé au transport des grains: Les deux principales initiatives visant à assurer le transport satisfaisant des grains sont le Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires et la fourniture de wagons-trémiés à grain.

Remise en état d'embranchements ferroviaires: Ce programme assure la remise en état et l'amélioration d'embranchements des Prairies pour leur permettre de répondre aux normes relatives aux wagons à grain modernes. Au 31 mars 1986, on aura dépensé 725 millions de dollars pour des travaux tels que l'élargissement de remblais et le drainage, le ballastage et le remplacement de traverses, la pose de rails, la réparation de ponts et l'asphaltage de leur tablier.

Des études ont indiqué que la remise en état d'embranchements a entraîné des augmentations importantes de la capacité de ces derniers, réduit les fermures de lignes à cause de facteurs météorologiques, et contribué à diminuer la durée de rotation des wagons.

Fourniture de wagons-trémiés: Au cours de la période de treize ans qui se terminera en 1985-1986, le gouvernement fédéral aura acquis 15 120 wagons destinés au transport des grains, y compris 2 000 wagons loués pour 25 ans au coût annuel estimatif de 17,2 millions de dollars.

Dans l'ensemble, la remise en état d'embranchements ferroviaires et l'achat de wagons-trémiés ont contribué à accroître la capacité du réseau de transport et de manutention des grains.

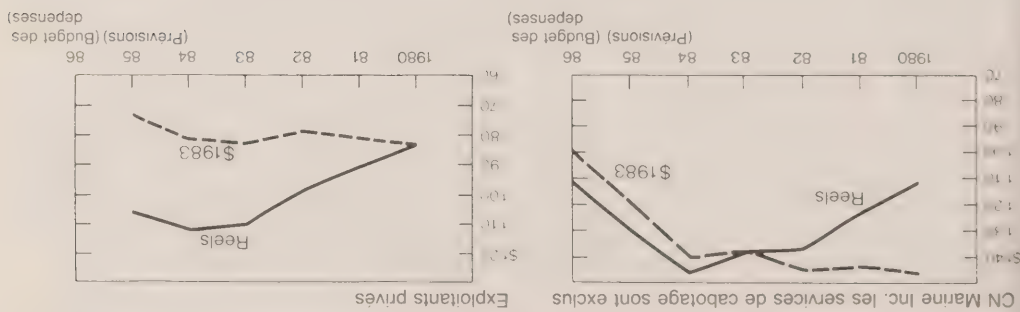
Conteneurisation relative au chemin de fer de Terre-Neuve: Ce programme quinquennal visant à mettre dans des conteneurs, plutôt que dans des wagons classiques comme auparavant, toutes les marchandises acheminées par le chemin de fer de Terre-Neuve, a été prorogé d'un an, soit jusqu'au 31 mars 1986. Une évaluation préliminaire a montré que l'efficacité, la productivité et le niveau de service du chemin de fer se sont accrus, et que celui-ci a augmenté sa part du marché, qui est passée de 24 à 38 % après la mise en vigueur du programme en question.

Tableau 5-18: Tableau financier relatif aux programmes ayant trait au chemin de fer de Terre-Neuve (en millions de dollars)

Budget des dépenses					
	1986-1987		Prévu		Réel
	\$	%	\$	%	\$
Programme de conteneurisation	-	-	3 000	70	8 263
	647	100	1 280	30	1 446
Programme d'aide à la main-d'œuvre	647	100	1 280	30	1 446
	647	100	4 280	100	9 709

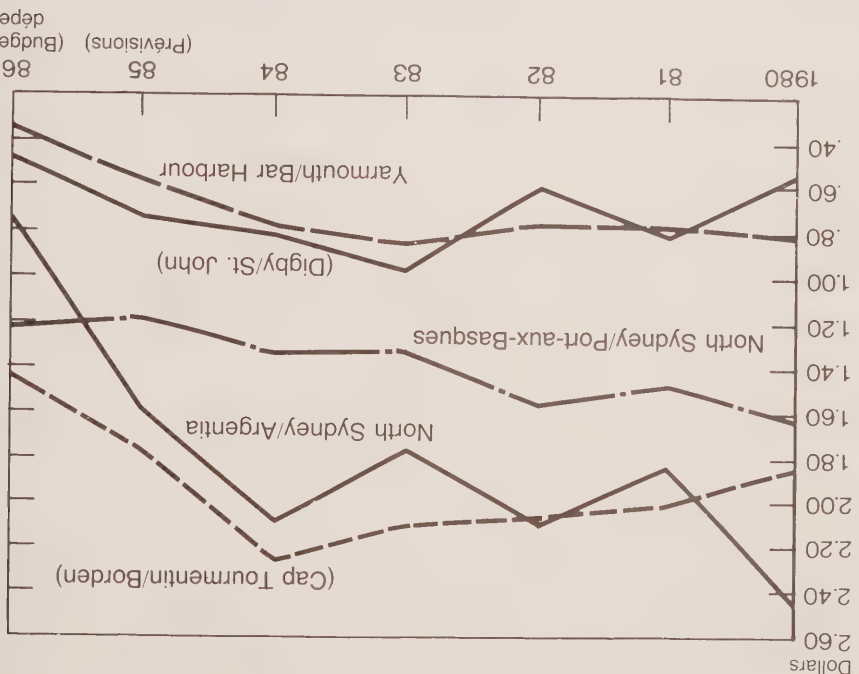
Le tableau 5-17 montre la tendance en matière de subventions d'exploitation moyennes pour tous les services de traversier.

Tableau 5-17: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalent offert



Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Tableau 5-16: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalente offert (y compris une provision pour bénéfices relative à la période de 1980 à 1984)



Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Achat du CN (non budgétaire): Un fonds de 164,8 millions de dollars a été établi pour financer l'acquisition d'immobilisations par CN Marine Inc. Le solde initial de ce fonds crée en vertu de l'Accord tripartite a été augmenté de 21,7 millions de dollars en 1983-1984. Sur ce total, un montant de 6,7 millions de dollars constitue une allocation au titre de l'inflation, qui se rapporte à des fonds non dépensés conformément au plan initial et, les 15 autres millions représentent une contribution du ministère de l'Expansion industrielle régionale en vue de la mise en service d'un navire nommé le Gulfspan. Aux termes de l'accord en question, le gouvernement du Canada achète des actions du CN qui, à son tour, doit utiliser les fonds qu'il reçoit ainsi pour acheter des actions de sa filiale, CN Marine Inc.

CN Marine a puise 157,6 millions de dollars avant la fin de 1984-1985. Elle ne fera aucun autre prélèvement en vertu de ce programme, car elle est maintenant considérée comme une société de la Couronne autonome. Même si aucune décision définitive n'a été prise, il est probable que des fonds supplémentaires proviendront des crédits alloués.

Le niveau de référence de 1986-1987 a été augmenté de 30,1 millions de dollars à cause de l'instauration d'un meilleur système de prélèvements le 1er janvier 1986, qui oblige CN Marine à puiser dans ses fonds excédentaires avant de toucher d'autres subventions. Il reflète en outre les autres économies prévues au cours des efforts de réduction des dépenses de 1984, c'est-à-dire un montant de 5,4 millions de dollars à cause de la restructuring des services de cabotage, et un montant de 13,3 millions par suite de l'achèvement de la rationalisation du Service du golfe.

Tableau 5-15: Paiements à CN Marine Inc. par service de traversier (année civile)

Service de traversier	Frais		Sub-		Niveaux des		admissibles		Recettes		ventions		(en milliers de dollars)		(pourcentages des frais admissibles)	
	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel
North Sydney/																
Port-aux-Basques*	75 934	77	54 450	77	69	77	72	77	21 484	84	72	77	75 934	84	72	77
- Par eau																
- Par chemin de fer																
North Sydney/																
Argentina	5 576	74	2 959	77	72	77	53	74	2 617	84	53	74	5 576	84	53	74
Service de cabotage	34 549	93	31 243	92	90	92	90	93	3 306	93	90	93	34 549	93	90	93
de Terre-Neuve																
Cap Tourmentin/																
Borden*	35 420	79	25 556	81	76	81	72	79	9 864	95	72	79	35 420	95	72	79
- Par eau																
- Par chemin de fer																
Uigby/St. John	12 519	57	4 875	53	42	53	39	57	7 644	57	39	57	12 519	57	39	57
Yarmouth/Har Harbor	12 654	50	3 417	27	26	52	27	50	9 237	50	27	50	12 654	50	27	50
Intérêts	500	-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	-	500	-	-	-
Totaux	177 152	-	122 500	-	-	-	-	-	54 652	-	-	-	177 152	-	-	-

* En 1986, les marchés de transport par chemin de fer sont joints aux marchés de transport par eau.

* Comprend les paiements au programme d'aide à la main-d'oeuvre.
 **2,9 millions en 1984 seulement.

Prévu 1986	Prévu 1985	Réel 1984	Réel 1983
158 887	163 721	161 959	150 641
-	12 515	12 443	11 602
18 765	15 049	16 516	17 824
177 652	191 285	190 918	180 067
-	6 588	21 888	19 803
177 652	197 873	212 806	199 870
54 652	51 418	46 402	43 982
500	3 000	5 924	1 236
122 500	143 455	160 480*	154 652*

Tableau 5-14: Raison du niveau des paiements à CN Marine Inc.
 par année civile (en milliers de dollars)

Le tableau 5-14 indique la raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. pour l'année civile 1985. Le tableau 5-15 donne les détails de ces paiements par service de traversier offert.

Année civile 1986	Année civile 1987
Paiements prévus	Provisions pour le premier trimestre
Moins le financement assuré à même les crédits des années précédentes	
122 500	23 606
-	146 106
122 500	

Tableau 5-13: Répartition des paiements à CN Marine Inc. prévus pour 1986-1987, par année civile (en milliers de dollars)

Les marchés d'exploitation suivent l'année civile et correspondent ainsi à l'exercice financier des entreprises. Le tableau 5-13 indique la répartition des paiements prévus pour 1986-1987, par année civile.

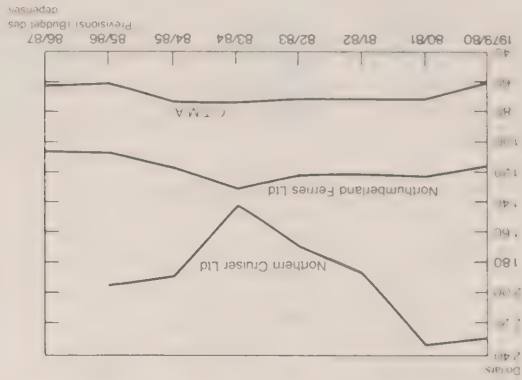
Services de traversier et de cabotage - Paiements à CN Marine Inc.: Depuis le 1^{er} janvier 1979, CN Marine Inc. offre des services de traversier et de cabotage en vertu de marchés d'exploitation passés avec Transports Canada. Ce dernier a également conclu des marchés pour le transport de wagons par CN Marine Inc. entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. Ces marchés sont négociés de nouveau chaque année, sous réserve des conditions et modalités de l'accord tripartite conclu entre Transports Canada, le CN et CN Marine Inc., qui a récemment fait l'objet d'un examen. De nouveaux navires seront acquis dans les limites du financement actuel, ils amélioreront l'efficacité des services ainsi que la capacité, et réduiront les frais d'exploitation.

Tableau 5-11: Subventions versées pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés

Service	Frais admissibles		Subventions	
	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986 Réel 1984-1985 Réel 1983-1984	Niveaux des subventions fédérales	(Pourcentages des frais admissibles)

Transporteurs privés	(en milliers de dollars)		(Pourcentages des frais admissibles)	
	1986-1987	1985-1986	1984-1985	1983-1984
Jackson's Arm/Harbour Deep (T.-N.) (Sail Labrador Ltd.)	306	11	96	-
Wood Islands (I.-P.-E.)	295	96	96	-
Caribou (N.-E.)	6 150	61	61	65
Ferries Ltd.)	10 125	3 975	64	65
Blanc-Sablon (Québec) (Northern Cruiser Ltd.)	1 796	556	73	74
Souris (I.-P.-E.)	4 355	2 350	47	50
Cap-aux-Meules (Québec) (C.T.M.A.)	2 025	46	46	51
Black's Harbour (N.-B.)	989	730	26	31
Coastal Transport (N.-B.)	259	27	27	30
Argenta, Petite Forêt, South East Bight et Little Paradise dans la baie de Placentia (Pudister Trading Co. Ltd.)	569	28	96	96
Totaux	18 140	7 630	10 510	541

Tableau 5-12: Subventions par mille-capacité navique auto-équivalent offert en dollars de 1983.



Note: Le mille-capacité navique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Services de traversier et de cabotage - Paiements aux provinces: En échange d'un engagement pris par les provinces de Terre-Neuve et de Québec de fournir des services suffisants dans des régions déterminées, et par la Colombie-Britannique d'assurer des services convenables de transport des voyageurs et des marchandises sur la côte ouest en général, le ministère des Transports verse une subvention annuelle au gouvernement de chaque de ces trois provinces. Chaque subvention est modifiée tous les ans pour tenir compte des fluctuations de l'indice des prix à la consommation dans les villes de Vancouver, Saint-Jean (T.-N.) et Québec. Le tableau 5-10 indique les paiements effectués ou à effectuer.

Tableau 5-10: Subventions aux provinces (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévu	1985-1986	1984-1985	1983-1984
Colombie-Britannique	15 678	14 896	14 360	13 683	
Terre-Neuve	-	2 362	2 267	2 140	
Québec	-	2 966	2 870	2 734	
	15 678	20 224	19 497	18 557	

Services de traversier et de cabotage - Paiements à des exploitants privés: Les subventions sont versées à des exploitants privés pour leur permettre d'assurer les services de traversier et de cabotage pour voyageurs et marchandises. Tous les services de traversier sont interprovinciaux, sauf celui de Black's Harbour/Grand-Manan au Nouveau-Brunswick, et ceux de la baie de Plaisance et de Jackson's Arm-Harbour Deep, à Terre-Neuve. Le tableau 5-11 indique les subventions pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés. Le tableau 5-12 indique les subventions par mille-capacité nautique auto-équivalent offert pour les trois plus importants exploitants privés.

Tableau 5-9: Contributions au Programme de renforcement ou d'amélioration des routes, par province (en milliers de dollars)

	Jusqu'à 1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	Totaux de
C.-B.	(1) 10 000	2 500	-	-	-	-	-	-	-	12 500
	(5) -	-	-	-	-	704	-	-	-	704
Alb.	(1) 10 000	2 500	-	-	-	-	-	-	-	12 500
	(2) 28 242	9 205	5 885	-	-	-	-	-	-	43 332
Sask.	(1) 10 000	2 434	2 500	7 500	-	-	-	-	-	22 434
	(2) 26 288	8 734	5 534	-	-	-	-	-	-	40 576
Man.	(1) 8 935	1 378	6 158	-	-	-	-	-	-	16 471
	(2) 38 195	15 889	8 102	-	-	-	-	-	-	60 184
Ont.	(3) -	-	-	-	-	10 851	19 714	-	-	30 565
	(5) -	-	-	-	-	-	-	-	-	2 000
N.-É.	(2) 5 175	10 254	15 049	1 522	-	6 892	9 161	7 346	9 390	64 789
	(2) 850	4 449	8 360	9 661	7 681	5 747	7 436	9 935	8 431	62 550
	(3) -	-	-	-	-	1 587	4 26	-	-	2 013
	(4) -	-	-	-	-	6 088	18 237	20 356	-	44 681
	(5) -	-	-	-	-	-	6 197	10 154	-	16 351
N.-É.	(2) 423	2 242	2 989	1 346	-	1 449	1 203	1 133	2 300	13 723
	(5) -	-	-	-	-	-	-	-	-	5 650
T.-N.	(2) -	9 805	15 984	3 628	583	12 100	16 545	7 097	553	66 295
	(4) -	-	-	-	-	-	7 356	20 780	7 786	35 922
	(5) -	-	-	-	-	-	-	-	-	7 580
Contribution à A.R.T.C.	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
Totaux	138 106	67 390	70 581	25 657	8 264	39 330	67 929	72 496	73 127	560 880

(1) Programme d'amélioration de routes du nord des Prairies
 (2) Programmes de renforcement ou d'amélioration des routes principales
 (3) Autres programmes de financement routier (transfères du MEER)
 (4) Programme de projets spéciaux du gouvernement
 (5) Entente sur le développement économique régional (EDER)

NOTA: Transports Canada ne tient aucun registre indiquant les nombres cumulatifs de milles ou de kilomètres de routes qui ont été améliorés. Dans certains cas, par exemple celui de la pose définitive du revêtement, les projets exécutés constituent la dernière étape de travaux qui ne sont pas réalisés en vertu du Programme. En outre, certains travaux de nivellement effectués dans le cadre de ce dernier ne seront pas terminés à cause du manque de temps et de restrictions financières.

Réforme de la réglementation du camionnage: La réforme de la réglementation du camionnage a pour but d'accroître l'efficacité et la productivité dans cette industrie, pour que les entreprises canadiennes puissent concurrencer celles de nos partenaires commerciaux internationaux. Les ministres des Transports fédéral et provinciaux ont convenu en principe d'élaborer et d'exécuter la première phase de cette réforme d'ici le 1er janvier 1987, et la seconde, d'ici le 1er janvier 1988.

Transport routier:

Développement du réseau routier: Une seconde phase du programme de renforcement ou d'amélioration des routes a été approuvée en 1982 pour les trois provinces Maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Île-du-Prince-Édouard). Elle prévoit une dépense totale de 84 millions de dollars, dont un montant estimatif de 13,1 millions en 1986-1987. Les accords conclus avec les provinces Maritimes porteront sur une période de cinq ans (de 1982-1983 à 1986-1987). Une phase II semblable a également été approuvée pour Terre-Neuve, où la dépense du gouvernement fédéral a totalisé 36 millions de dollars, le dernier paiement ayant été fait en 1985-1986.

D'autres programmes de financement routier, mis sur pied en vertu d'un programme spécial du gouvernement fédéral qui vise à l'exécution de projets de construction et d'amélioration de routes principales et secondaires choisies du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, ont été approuvés en 1983-1984. Au nombre de deux, soit un par province, c'étaient des programmes triennaux (de 1983-1984 à 1985-1986) qui ont obligé le gouvernement à dépenser au total, au cours de la période visée, 35 millions de dollars à Terre-Neuve et 44 millions de dollars au Nouveau-Brunswick.

Les ententes auxiliaires conclues en vertu de l'Entente sur le développement économique régional et de l'Entente sur le développement des transports, qui prévoient certains programmes de construction et d'amélioration de routes et d'amélioration de routes et de chemins, ont été exécutées en 1984-1985 avec les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick respectivement. Ces programmes portent sur une période de cinq ans qui se terminera le 31 mars 1989, et entraîneront une dépense totale de 32,8 millions à l'Île-du-Prince-Édouard et de 90,5 millions au Nouveau-Brunswick, où les contributions du gouvernement fédéral totaliseront respectivement 16,4 millions et 63,4 millions.

Des ententes auxiliaires sur le développement des transports, qui prévoient des programmes de construction et d'amélioration de routes et de chemins, ont également été exécutées en 1985-1986 avec les provinces de Terre-Neuve et du Québec respectivement. Ces programmes portent sur une période de cinq ans dans le cas du Québec, où les contributions fédérales se chiffreront à 49 millions, et sur une période de sept ans dans celui de Terre-Neuve, où elles totaliseront 112,5 millions.

Politique et analyse: Les tâches principales sont d'établir et de maintenir des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution du Programme; d'appliquer les accords de contribution conclus entre le gouvernement fédéral et le CN relativement aux pensions supplémentaires pour les employés de Terre-Neuve, à la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et au pont Victoria.

Données sur le rendement et justification des ressources

Transports urbains:

1985-1986 est la seconde année d'exécution d'un programme biennal visant à assurer une aide financière pour l'acquisition de véhicules spécialement équipés pour le transport des personnes déficientes dans les petites localités urbaines ou rurales. Des fonds ont également été dépensés pour l'exécution de projets témoin visant à augmenter la mobilité de ces personnes et faisant appel à des bénévoles, en vue de la production d'un manuel de "savoir-faire" qui sera distribué aux groupements désireux d'organiser des services de transport pour les personnes en question. L'élaboration d'un projet témoin visant à intégrer un taxi accessible au parc d'un exploitant de taxis commerciaux a également commencé.

En juin 1984, le gouvernement a également commencé à financer l'exécution d'un projet témoin comprenant deux volets et portant sur des services de transport spéciaux pour les personnes âgées dans la région de Winnipeg (Manitoba), qui sera exécuté sur une période de deux ans (1984-1985 et 1985-1986). Ce projet témoin vise à faire l'essai de service de porte à porte dans un milieu urbain densément peuplé, et d'un service à itinéraire fixe dans une banlieue donnée. Dans chaque cas, on mettra à l'épreuve un autobus qui s'abaisse, spécialement conçu pour le transport des handicapés.

Politique, planification et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour effectuer les paiements au titre des services ferroviaires voyageurs, élaborer et évaluer la politique relative à ces derniers, évaluer le rendement du Programme et mener des études sur l'efficacité et la rentabilité de ces services ferroviaires voyageurs.

Services de trains de banlieue de la région de Montréal: Ces subventions sont versées à la province de Québec pour la modernisation des services de trains de banlieue de la région de Montréal.

Paiements à VIA Rail: Depuis le 1^{er} avril 1979, et en vertu de l'accord sur les services ferroviaires voyageurs qu'elle a passé avec le ministre des Transports, VIA Rail est chargée de la gestion de tous les services ferroviaires voyageurs du Canada, auparavant exploités par CN Rail et CP Rail. Avant ce transfert de responsabilité, 80 % des pertes occasionnées à ces chemins de fer par les services en question étaient compensées par des subventions en vertu de la Loi sur les chemins de fer. VIA Rail doit fournir les services indiqués par le Ministre dans des marchés appelés Demandes de services complémentaires (DSC). Ces dernières portent sur tous les services ferroviaires voyageurs exploités par VIA Rail. Pour sa part, cette compagnie gère et commercialise des services, entretient son matériel, fournit des services à sa clientèle, et passe des contrats avec le CN et le CP pour obtenir le droit de faire circuler des trains de voyageurs sur leurs réseaux respectifs et leur faire assurer l'exploitation de ces trains ainsi que d'autres services de soutien.

Transport ferroviaire des voyageurs:

Le gouvernement a fait un paiement de 29,5 millions de dollars pendant l'année financière 1984-1985, en guise de paiement définitif avant que la Commission canadienne des transports ne prenne la relève le 1^{er} janvier 1984.

du grain de l'Ouest est entrée en vigueur.

Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains: Le gouvernement fédéral a convenu d'indemniser les chemins de fer des pertes occasionnées par le transport des grains pendant la campagne agricole 1982-1983 et jusqu'au 31 décembre 1983 pour la campagne agricole 1983-1984, date à laquelle la Loi sur le transport

Politique, planification et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour établir et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport ferroviaire du fret et des services connexes fournis par le Programme. Il est chargé notamment d'appréier la rentabilité du réseau ferroviaire, d'évaluer les programmes et les projets du gouvernement, de donner des conseils sur les subventions et les propositions législatives, ainsi que de conseiller le Ministre sur la gestion de certains terrains des Chemins de fer du gouvernement canadien, ces derniers étant un groupe de chemins de fer appartenant audit gouvernement et faisant partie des Chemins de fer nationaux du Canada.

Politique, planification et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour dresser et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport par eau et des services connexes subventionnés par le gouvernement fédéral. Ses attributions comprennent l'établissement de niveaux de service pour le transport par eau subventionné, la négociation et la surveillance du rendement à la lumière de marchés d'exploitation conclus avec CN Marine Inc., et des exploitants de services de traversier. La négociation d'accords avec des gouvernements provinciaux pour l'exploitation de services de traversier à frais partagés, et l'apport d'une contribution convenable du gouvernement fédéral aux services de traversier et de cabotage interprovinciaux et intraprovinciaux.

Transport ferroviaire du fret:

Développement du transport du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: L'exécution de ce programme quinquennal a débuté en 1980-1981. L'objectif principal a été de revitaliser le chemin de fer de Terre-Neuve, et de déterminer le rôle qu'il devrait jouer dans l'ensemble des transports de cette province. Le programme a permis d'implanter et d'éprouver un chemin de fer conçu pour le transport de conteneurs et tout à fait efficace. Des fonds lui avaient été alloués pour l'achat de conteneurs, l'installation d'un matériel moderne de chargement de ces derniers à des points de distribution stratégiques, et l'achat de matériel roulant utilisable sur des voies étroites, y compris des wagons plats et du matériel de triage, pour permettre de bonnes correspondances avec les services de transport maritime et de camionnage. D'autres attributions consistent notamment à conseiller le gouvernement sur toutes les questions relatives au fret ferroviaire ainsi qu'au transport et à la manutention des grains, à surveiller les services offerts et les tarifs marchandises, et à évaluer les techniques ferroviaires et le rendement énergétique.

Programme d'aide à la main-d'œuvre: Ce programme assure de meilleures prestations que celles prévues par les accords actuels du CN, et il a été instauré pour atténuer les effets défavorables permanents de la mise en vigueur du programme de conteneurisation sur les employés du chemin de fer de Terre-Neuve.

Programme de remise en état d'embranchements: Ce programme vise à améliorer le réseau d'embranchements de l'Ouest canadien pour qu'on puisse y faire circuler des wagons répondant à des normes de poids et de vitesse déterminées. Les travaux sont limités à des lignes tributaires du transport des grains, qu'un décret du conseil protège contre l'abandon jusqu'à l'an 2000.

Programme d'acquisition de wagons-trémies: Le gouvernement verse des contributions à la Commission canadienne du blé pour l'achat et la location de wagons-trémies qui serviront à acheminer les grains aux marchés.

Description

Transports urbains:

L'aide au transport des personnes déficientes, pour laquelle un montant annuel de 2 millions de dollars a été déterminé en juin 1985.

Transport routier:

Paiements pour la construction de routes: Le gouvernement fédéral conclut des accords à frais partagés avec les provinces pour le renforcement et l'amélioration des routes principales et d'autres routes choisies. Les programmes de construction de routes offrent des avantages tels que l'accroissement de la sécurité, l'augmentation de la capacité, la diminution des frais des usagers de la route, l'instauration de limites de chargements des véhicules moins restrictives, et la réduction des périodes de déplacement.

Politique et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour élaborer, instaurer et surveiller des politiques et des programmes relatifs à la construction de routes et aux activités des transporteurs routiers. Ses responsabilités comprennent la négociation et l'application d'accords de construction routière, ainsi que la réalisation d'évaluations techniques et économiques de programmes routiers. Même si, en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, le gouvernement fédéral a délégué aux organismes de réglementation provinciaux la responsabilité de réglementer les activités extra-provinciales des transporteurs routiers, il collabore toujours avec les Provinces pour assurer que la compétence qu'il doit exercer est conforme à sa politique. La direction générale du transport routier est chargée de promouvoir l'uniformité des règlements provinciaux et d'élaborer des lignes de conduite fédérales en encourageant l'efficacité de la rentabilité du camionnage et du transport par autocar interprovinciaux et internationaux.

Transport par eau:

Paiements au titre des services de traversier et de cabotage: La politique fédérale limite l'admissibilité à l'aide financière au transport par eau aux services prévus par la Constitution ou remplaçant ces derniers, aux services de cabotage de Terre-Neuve, aux services qui offrent des possibilités de développement particulières et à ceux qui desservent des localités éloignées. Les services prévus par la Constitution sont ceux que le gouvernement fédéral a l'obligation d'appuyer en vertu des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et des Conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération. Les bénéficiaires de l'aide fédérale en vertu de la politique en question sont les suivants:

- la Colombie-Britannique (subventions);
- six exploitants (privés) de services de traversier de la côte est (subventions);
- CN Marine Inc. qui exploite cinq services de traversier pour voyageurs, véhicules, conteneurs et wagons dans les provinces de l'Atlantique, et le service de cabotage de Terre-Neuve (subventions).

Rendement financier antérieur

Tableau 5-8: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars) (suite)

1984-1985				
	Réel	Budget des dépenses	Différence	
	\$	\$	A-P	A-P
Transport ferroviaire du fret				
Appui au transport des grains:				
Remise en état d'embranchements	132 900	71 350	-	61 550
Acquisition de wagons-trémies	114 670	95 900	-	18 770
Location de wagons-trémies	16 142	17 718	-	(1 576)
Versements faits aux chemins de fer par suite de l'entrée en vigueur de la loi sur le transport	29 336	-	-	29 336
du gain de l'Ouest				
Développement du transport ferroviaire	9 709	4 000	-	5 709
du chemin de fer de Terre-Neuve				
Autre développement du transport ferroviaire du fret	331	-	-	331
Politique, planification et administration	3 196	3 336	31	(140)
Bureau du coordonnateur du transport des grains	381	1 880	20	(1 499)
	306 665	194 184	51	112 481
Transport ferroviaire des voyageurs				
Paléonts à VIA Rail:				
Exploitation de services voyageurs	472 201	476 500	-	(4 299)
Acquisition et rénovation d'installations et de matériel	55 015	197 900	-	(142 885)
Aide à la main-d'œuvre à VIA, au CN et à CP Rail	10 300	5 000	-	5 300
Services de trains de banlieue de la région de Montréal	1 274	12 000	-	(10 726)
Capital	114	-	-	114
Politique, planification et administration	1 196	1 776	20	(580)
	540 100	693 176	20	(153 076)
Direction et administration				
Politique et analyse	8 142	7 610	9	532
	8 142	7 610	9	532
TOTAUX	1 135 636	94 1 170 679 124	(35 043)	(30)

Rendement financier antérieur

Tableau 5-8: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985				
Budget des dépenses	Réel			
A-P	\$	A-P	\$	A-P
Transports urbains				
Projet témoin en matière de	200	-	-	-
Transport des personnes âgées	262	-	-	-
Transport des personnes déficientes	262	-	-	-
Transport routier	462	-	-	-
Paléments pour la construction de routes:				
Phase II du Programme des Maritimes	19 052	-	23 000	(3 948)
Phase II du Programme de				
Terre-Neuve				
Programme routier spécial	7 097	-	9 060	(1 963)
Terre-Neuve				
Nouveau-Brunswick	20 780	-	14 332	6 448
Développement économique et régional	18 237	-	15 600	2 637
Nouveau-Brunswick	6 197	-	-	6 197
lie-du-Prince-Édouard	1 133	-	-	1 133
Politique et administration	2 173	18	2 366	(193)
Transport par eau	74 669	18	64 358	10 311
Budgetaire				
Paléments relatifs aux services de				
traversier et de cabotage assurés par:				
Les provinces	19 497	-	19 500	(3)
Des exploitants privés	13 580	-	11 310	-
CN Marine Inc.	164 707	-	164 707	-
Politique et administration*	1 714	21	2 608	24
Non budgétaire				
Achat d'actions de CNR	6 100	-	13 226	(7 126)
*y compris des immobilisations de 191 000\$ (461 000\$ dans le Budget des dépenses principal).				
	205 598	21	211 351	(5 753)
				(3)

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 5-7: Dépenses (en milliers de dollars) et années-
personnes (suite)

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1986-1987	1985-1986	1984-1985
\$	\$	\$
A-P	A-P	A-P

Transport ferroviaire du fret

Appui au transport des grains:

Remise en état d'embarcements	98 320	97 780	-	132 900	-
Acquisition de wagons-trémoies	-	39 016	-	114 670	-
Location de wagons-trémoies	17 242	16 475	-	16 142	-
Base de données du conseil des grains du Canada	90	90	-	90	-
Entente auxiliaire Canada - Manitoba sur Churchill	3 000	6 000	-	49	-
Subvention pour le camionnage	-	70	-	175	-
Versements faits aux chemins de fer par suite de l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	-	-	-	29 336	-
Groupe de travail sur les questions ferroviaires à Thunder Bay	-	3	-	17	-
Udéveloppement du transport ferroviaire du fret-Programme de conteneurisation	-	-	-	-	-
Aide à la main-d'oeuvre du chemin de fer de Terre-Neuve	647	3 000	-	8 263	-
Politique, planification et administration	2 706	2 479	23	3 577	30
122 005	25	166 193	23	306 665	30

Transport ferroviaire des voyageurs

Paléments à VIA Rail:

Exploitation de services voyageurs	358 100	365 500	-	472 201	-
Acquisition et rénovation d'installations et de matériel	132 300	229 500	-	55 015	-
Aide à la main-d'oeuvre	9 600	5 000	-	10 300	-
Services de trains de banlieue de la région de Montréal	6 000	4 100	-	1 274	-
Capital	-	40	-	114	-
Politique, planification et administration	2 062	2 042	17	1 196	16
508 062	19	606 182	17	540 100*	16

Direction et administration

Politique et analyse	7 318	8 004	9	8 142	9
TOTAUX	869 665	994 021	86	1 135 636	94

*y compris, pour l'AF 1984-1985, les dépenses d'exploitation de VIA autres qu'en espèces.

Tableau 5-7: Dépenses (en milliers de dollars) et années-
personnes

Budget des dépenses	\$	A-P	\$	A-P	\$
Prévu	1985-1986		Réel	1984-1985	
Transports urbains					
Projet témoin en matière de transport des personnes âgées	-	-	311	-	262
Transport des personnes déficientes	2 000	-	500	-	200
Transport routier					
Paiements pour la construction de routes:					
Phase II du Programme des Maritimes	13 078	-	20 121	-	19 052
Phase II du Programme de Terre-Nouve	-	-	553	-	7 097
Programme routier spécial	-	-	-	-	-
Terre-Nouve	-	-	7 786	-	20 780
Nouveau-Brunswick	-	-	-	-	-
Développement économique et régional	-	-	20 356	-	18 237
Ile-du-Prince-Edouard	1 882	-	4 517	-	1 133
Nouveau-Brunswick	13 700	-	10 154	-	6 197
Terre-Nouve	20 550	-	7 580	-	-
Québec	4 500	-	2 000	-	-
Contributions versées à l'ARTC	-	-	60	-	-
Politique et administration	1 902	18	2 050	16	2 173
55 612	18	75 177	16	74 669	18
Transport par eau					
Paiements relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:					
Les provinces	15 678	-	20 224	-	19 497
Des exploitants privés	10 510	-	12 522	-	13 580
CN Marine Inc.	146 106	-	102 811	-	164 707
Politique et administration	2 374	23	2 097	21	1 714
Non budgétaire	-	-	-	-	-
Achat d'actions de CNR	-	-	-	-	6 100
174 668	23	137 654	21	205 598	21

- conseiller le Ministre sur les appels interjetés contre les décisions de la Commission canadienne des transports;
- conseiller le Ministre sur les questions internationales, provinciales et industrielles qui sont de nature à toucher Transports Canada et ses politiques;
- conseiller le Cabinet sur les pétitions adressées au gouverneur en conseil;

- coordonner les relations extérieures de Transports Canada avec celles d'autres gouvernements, d'autres ministères et organismes fédéraux, d'organisations internationales, et du secteur privé (transporteurs et expéditeurs), au moyen d'un programme de liaison et de réunions officielles;
- appliquer les ententes fédérales-provinciales tributaires des Ententes sur le développement économique et régional, ou le protocole d'entente visant à mieux coordonner les activités du programme;

- coordonner les programmes en vigueur dans l'ensemble du Ministère et visant à protéger la vie privée, à donner accès à l'information, à assurer le respect des droits de la personne, la planification en vue des urgences et l'exploitation du Centre canadien d'urgence transport, ainsi que le transport des personnes handicapées (y compris l'amélioration des services) et l'exploitation du gazoduc de l'Alaska, et fournir des conseils à leur sujet;

- coordonner les préparatifs du Ministère en vue d'événements internationaux comme l'EXPO 86, les Jeux Olympiques de Calgary et l'Année internationale de la jeunesse;
- offrir des services de soutien au cabinet du Ministre (liaison avec le Parlement, courrier).

Les fonctions politiques de Marine et Air, qui relevaient autrefois de l'administration de Marine et Air respectivement, sont maintenant englobées dans le Groupe de la coordination.

Les domaines importants qui relevaient autrefois de l'Administration des transports de surface et qui sont maintenant englobés dans l'activité Direction et administration utilisent environ 82 % de l'ensemble des ressources brutes de l'Administration centrale. Ces grands domaines (ou des éléments de ces derniers) sont les suivants: Transports urbains, transport routier, transport par eau, transport ferroviaire du fret, transport ferroviaire des voyageurs, Direction et administration.

Tableau 5-6: Enquêtes sur les accidents maritimes - Statistiques sur la charge de travail

	Nombres	Nombres	Nombres de rapports produits
Incidents	de tués		
1980	972	72	176
1981	1 365	70	163
1982	1 463	181	161
1983	1 345	47	155
1984	1 381	51	36

Années civiles

Groupe de la coordination: Ce groupe s'occupe de toute question qui n'est pas liée à un mode de transport particulier. De plus, il fournit des conseils et exerce l'autorité fonctionnelle dans les affaires du Ministère qui relèvent des activités suivantes:

- conseiller le ministre des Transports sur des questions à court et à long terme relatives aux sociétés de la Couronne, en particulier celles qui relèvent de lui, y compris l'élaboration de plans d'action influant sur l'orientation générale donnée à ces dernières, l'élaboration et l'examen de plans d'entreprise, les initiatives de diversification et de privatisation;
- fournir des conseils à d'autres services du Ministère et d'autres organismes centraux sur des activités et des plans relatifs aux sociétés de la Couronne, et coordonner ces activités et ces plans avec eux;
- entretenir des relations avec des représentants supérieurs de ces dernières, notamment du CN et d'Air Canada;
- élaborer les documents destinés au Cabinet et au Conseil du Trésor, ainsi que les décrets du conseil et autres documents nécessaires pour faire approuver les plans et activités des sociétés de la Couronne, notamment du CN et d'Air Canada;
- conseiller le Ministère sur des questions et des plans d'action à court et à long terme portant sur les réseaux de transport aérien, maritime et de surface;

Tableau 5-5: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
	Réel	Budget	Différence		
	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P		
Cabinet des Ministres et bureau	6 172	84	4 020	78	2 152
du Sous-ministre					
Bureau du Sous-ministre					
associé	2 355	29	1 328	15	1 027
Groupe de la coordination*	1 140 471	235	1 166 270	251	(25 799)
	1 148 998	348	1 171 618	344	(22 620)
* Comprend les paiements à VIA Rail et à CN Marine, voir le tableau 5-8.					
				4	

Description et justification des ressources

Cette fonction prévoit le financement du cabinet des Ministres et des bureaux du Sous-ministre et du Sous-ministre associé, de même que de la sécurité du Ministère et du Secrétariat d'EXPO 86.

La responsabilité des enquêtes sur les accidents maritimes a été cédée par l'Administration du transport maritime au Bureau de la sécurité dans les transports. Cet organisme est chargé d'enquêter sur les sinistres maritimes et les accidents subis par des membres de l'équipage; d'administrer les enquêtes officielles (audiences publiques) et d'assurer les exposés techniques nécessaires; d'examiner tous les rapports d'enquête et de formuler des recommandations pour empêcher que les accidents qui leur ont donné lieu ne surviennent de nouveau; de consigner toutes les victimes et les accidents; de produire des statistiques annuelles et, sur demande, de fournir des renseignements sur les victimes et les accidents.

Vingt-huit enquêteurs en poste à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux enquêtent sur les sinistres maritimes et les accidents subis par des membres de l'équipage. En outre, une équipe a été constituée expressément pour donner suite à celles qui, parmi les cent recommandations de l'étude des enquêtes sur les accidents maritimes au Canada, portent sur le transport maritime, ou fournir des conseils à leur sujet.

Le tableau 5-6 donne des renseignements statistiques pour les années antérieures.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La diminution des paiements relatifs à la construction routière vient de ce que les entrepreneurs n'ont pas pu terminer les travaux prévus à cause de mauvaises conditions météorologiques et, dans certains cas, de retards dans l'adjudication des marchés.

Le financement du Programme de remise en état d'embranchements s'est accru de 61,5 millions de dollars. Les acquisitions de wagons-trémières ont été accélérées, au coût de 18,8 millions, pour permettre de réduire les frais d'acquisition à cause d'une période creuse dans cette industrie. Un total de 29,3 millions a été versé aux chemins de fer en vertu de l'article 73(2) de la LTGO, qui n'avait pas été prévu dans le Budget des dépenses. Le financement du programme de conteneurisation relatif à Terre-Neuve a été modifié à raison de 5,7 millions vers la fin de 1984, pour tenir compte des fonds qui n'avaient pas été dépensés lorsque ce dernier a débuté, et contribuer aux ajustements au titre de la main-d'œuvre. Le Bureau du coordonnateur du transport des grains a été établi en tant que programme distinct.

L'approbation tardive des projets d'immobilisations prévus et les retards dans l'exécution de ces derniers, ainsi que l'affectation des fonds de roulement accumulés par VIA Rail au financement du Budget d'immobilisations de 1984, ont réduit les fonds devant être versés par le gouvernement fédéral de 142 millions de dollars. En outre, il y a eu diminution des pertes d'exploitation pendant le premier trimestre de 1985, mais elle a été compensée par l'augmentation des paiements d'aide à la main-d'œuvre. L'aide financière du gouvernement aux services de banlieue de Montréal est tombée de 12 millions à 4 millions à cause de la diminution des liquidités nécessaires, et d'une autre réduction occasionnée par des retards dans le programme d'exécution de la Province.

L'augmentation des paiements faits aux retraités au titre de la Caisse de prévoyance des employés du chemin de fer de l'I.-P.-E. a totalisé 0,4 million de dollars.

Une enquête nationale sur la sécurité et une campagne de publicité ont été mises en oeuvre au coût de 2,5 millions de dollars. En outre, la responsabilité du Secrétariat d'EXPO 86 a requis en 1984-1985 0,9 million de dollars.

Etat récapitulatif des ressources

Environ 84 % du total des dépenses brutes de 1986-1987 et 12 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein de l'activité sont consacrés à cette fonction.

Tableau 5-3: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réal 1984-1985	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Cabinet des Ministres et bureau du Sous-ministre	5 969	99	5 254	91	6 172	84
Bureau du Sous-ministre	4 244	29	4 641	38	2 355	29
associé	881 878	235	1 005 318	248	1 140 471	235
Groupe de la coordination*	892 091	363	1 015 213	377	1 148 998	348

Tableau 5-4: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réal 1984-1985	
	\$	%	\$	%	\$	%
Fonctionnement	17 281	2	16 720	1	15 706	1
Personnel	8 624	1	8 088	1	6 933	1
Services professionnels et spéciaux	649 945	73	710 182	70	746 884	65
Autres*	641	-	1 052	-	534	-
Capital	215 600	24	279 171	28	378 941	33
Subventions et contributions	892 091	100	1 015 213	100	1 148 998	100

* Comprend les paiements à VIA Rail et à CN Marine, voir le tableau 5-7.

- instaurer un meilleur système de prélèvements recommandé par le Contrôleur général pour les sociétés de la Couronne;
- accroître la rentabilité et l'efficacité des services de traversier en exécutant les propositions de rationalisation du Service du golfe et des services de cabotage de CN Marine, aider CN Marine à devenir une société de la Couronne autonome, réduire les frais unitaires des traversiers interprovinciaux en fournissant du matériel neuf, et améliorer les indicateurs de rendement aux fins de surveillance;
- réduire les frais d'exploitation de CN Marine Inc. en mettant en service des navires plus efficaces;
- continuer d'améliorer la capacité du réseau de transport et de maintenance des grains et la capacité des chemins de fer en poursuivant l'examen de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, voir à la remise en état de certains embranchements tributaires du transport des grains, faire l'essai de méthodes innovatrices en matière d'exploitation des chemins de fer, qui peuvent accroître l'efficacité de ces derniers;
- réduire les frais d'exploitation, augmenter les recettes et diminuer les subventions d'exploitation du gouvernement par kilomètre-voyageur, en dollars constants;
- améliorer les aspects institutionnels, juridiques et administratifs du programme de transport ferroviaire des voyageurs, grâce à l'élaboration et à la mise en vigueur d'une loi, d'un règlement et d'une politique sur ce genre de transport;
- continuer de mettre à la disposition de VIA Rail des fonds qui serviront aux immobilisations au titre du matériel roulant, de l'entretien, des gares ou stations et autres installations, et de l'infrastructure.

Objectifs

Assurer la réalisation uniforme des objectifs de Transports Canada, coordonner la politique ministérielle, et assurer la mise en place d'un réseau de transport terrestre des voyageurs et des marchandises qui soit sûr et efficace.

Les buts et les initiatives déterminés pour 1986-1987, qui sont axés sur des fonctions qui relevaient autrefois de l'Administration des transports de surface et qui sont maintenant regroupés sous l'égide du Groupe de la coordination, sont les suivants :

- continuer à travailler avec les provinces et les territoires, par l'entremise de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM), à élaborer et instaurer la Phase I de la réforme de la réglementation du camionnage;
- élaborer une méthode plus rationnelle pour répondre aux besoins en transports de surface des personnes déficientes;
- réaliser et coordonner un projet témoin triennal de transport par autocar des voyageurs handicapés (service Roadcruiser) à Terre-Neuve;
- surveiller l'activité déployée en matière de transports urbains, en mettant l'accent sur les domaines de la fabrication ainsi que de la recherche et du développement;
- administrer, en 1986-1987, la contribution fédérale de 40,6 millions de dollars et de 13,1 millions de dollars à l'appui du (i) Transport routier des ententes auxiliaires sur les transports négociées en vertu de l'Entente sur le développement économique et régional (EDER) conclue avec chacune des provinces suivantes: Ile-du-Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et Québec; (ii) du Programme fédéral-provincial de renforcement ou d'amélioration des routes (de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard) respectivement;

Rétrospective du rendement financier

Figure 5-2: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
Budgetaire	Réel	Budget des dépenses	Différence
Direction et coordination*	1 148 998	1 171 618	(22 620)
Planification, recherche et développement	23 666	24 836	(1 170)
Administration et services communs	108 448	102 730	5 712
Formation en transports	36 449	43 781	(7 332)
	1 317 561	1 342 971	(25 410)
Recectes			
Administration et services communs	(3 274)	(3 090)	184
Formation en transports	(2 602)	(2 737)	(135)
	1 311 685	1 337 144	(25 459)
Non budgétaire			
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	6 100	13 226	(7 126)
TOTAUX	1 317 785	1 350 370	(32 585)
Années-personnes autorisées	3 245	3 263	(18)

* Comprend les paiements à VIA Rail et à CN Marine, voir Tableau 5-8.

Explication de la différence: Les années-personnes et les dépenses autorisées ont été augmentées au moyen d'un budget supplémentaire, surtout à cause de l'initiative économique prise par le gouvernement d'accélérer ou de poursuivre la réalisation de certains projets d'immobilisations, d'instituer une enquête sur la sécurité et une campagne d'information sur ce sujet, d'accroître les prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins, d'appliquer un plan complet de vérification interne et d'évaluation des programmes, et de rétablir les subventions et contributions aux universités dans le domaine des transports. Les besoins financiers réels ont été de 32,6 millions de dollars, c'est-à-dire inférieurs de 2,4 % à ceux qui avaient été prévus dans le plan initial. Les causes principales de cette diminution sont les suivantes:

En millions de dollars

le retard dans l'exécution de projets de recherche et développement (Planification, recherche et développement) (1,0)

l'augmentation des prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins (Administration et services communs) 0,4

les retards dans l'élaboration des systèmes financiers (Administration et services communs) (1,2)

la diminution du nombre d'étudiants inscrits à l'Institut de formation de Transports Canada (Formation en transports) (1,1)

Explication du montant prévu pour 1985-1986: Le montant prévu au titre de l'exploitation au sein du Programme en 1985-1986 est supérieur de 21,4 millions de dollars ou 1,8 % aux 1 215,4 millions de dollars indiqués dans le Budget des dépenses principal de 1985-1986. Les principaux postes expliquant cette différence de 21,4 millions sont les suivants:

En millions de dollars	
●	l'aide financière versée aux provinces par le gouvernement fédéral en vue de leur participation à EXP0 86 (Direction et coordination)
1,0	
●	l'augmentation des paiements faits en vertu de l'Accord sur le renforcement ou l'amélioration des routes principales (phase II) dans les Maritimes et à T.-N., du PPSR exécuté au N.-B. et à T.-N., et des Ententes auxiliaires sur le développement des routes qui résultent des EDER conclues respectivement avec l'I.P.-E. et le N.-B. (Direction et coordination)
13,3	
●	l'augmentation des paiements pour l'achat de wagons-trémiés (Direction et coordination)
39,0	
●	la diminution des paiements faits à CN Marine à cause de l'obligation d'utiliser les fonds excédentaires avant de demander d'autres subventions
(30,1)	

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1986-1987 sont inférieurs d'environ 259 millions de dollars au montant prévu pour 1985-1986. Cette diminution est principalement attribuable aux facteurs suivants:

●	la réduction des paiements faits à la Corporation Place du Havre Canada	(46,4)
●	la réduction des prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins (Administration et services communs)	(1,0)
●	la diminution des fonds nécessaires à la construction du Collège de la Garde côtière, à Sydney (N.-E.) (Formation en transports)	(3,4)
●	la diminution résultant de l'annulation du Programme universitaire des Transports (Planification, recherche et développement)	(1,2)
●	l'augmentation résultant de l'exécution de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports (Direction et coordination)	1,3
●	l'augmentation nette des traitements et salaires en vue du rajustement des prix en attendant l'allocation arbitraire	(78,2)
●	l'achèvement des programmes de renforcement ou d'amélioration des routes en 1985-1986 (Direction et coordination)	(19,4)
●	l'augmentation des paiements faits à CN Marine à cause d'une révision sur le système de prélèvements (Direction et coordination)	43,3
●	la fin du programme d'achat de wagons-trémiés (Direction et coordination)	(39,0)
●	l'approbation par le Cabinet, au printemps de 1985, de la réduction du niveau de référence de VIA dans le cadre de l'initiative globale du gouvernement pour réduire le déficit (Direction et coordination)	(100,0)

En millions
de dollars

Etat financier récapitulatif

Tableau 5-1: Besoins financiers (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Différence à la page	Détails		
Direction et coordination ¹	892 091	1 015 213	(123 122)	5-7	
Planification, recherche et développement	19 313	22 152	(2 839)	5-35	
Administration et services communs ²	104 330	110 399	(6 069)	5-40	
Formation en transports	37 073	40 167	(3 094)	5-44	
Réduction du déficit ³	(78 212)	-	(78 212)		
Moins les recettes	974 595	1 187 931	(213 336)		
Administration et services communs	3 090	3 959	(869)	5-40	
Formation en transports	2 737	2 737	-	5-44	
Exploitation au sein du Programme	968 768	1 181 235	(212 467)		
Paléaments-Corporation Place du Havre Canada ⁴	9 184	55 609	(46 425)		
Total du Programme	977 952	1 236 844	(258 892)		
Années-personnes autorisées	3 071	3 266	(195)		

1 Cette activité comprend des paiements à VIA Rail (1986-1987: 500 millions; 1985-1986: 600 millions) et à CN Marine (1986-1987: 146 millions; 1985-1986: 103 millions). Pour détails voir tableau 5-7 à la page 5-15.

2 Cette activité comprend des besoins de trésorerie nets de 2,6 millions de dollars au titre du Fonds renouvelable des magasins. Pour détails voir page 5-43.

3 Le Ministère s'est engagé à effectuer d'autres réductions en 1986-1987. Toutefois, le détail des mesures nécessaires n'est pas encore définitif, et entre-temps, la diminution des ressources prévue, y compris 62 A.-P., est arbitrairement attribuée à l'Administration centrale.

4 Diminution des paiements accordés à CPHC à mesure que les installations deviennent opérationnelles.

D. Programme de l'administration centrale

Aperçu

L'Administration centrale comprend le cabinet du Ministre et les bureaux du ministre d'État, du Sous-ministre et du Sous-ministre associé, les services de la coordination de la politique, de la planification stratégique et de la recherche, les services financiers, du personnel, de la formation, de la vérification interne, de l'évaluation et de la revue des programmes, les services informatiques, les systèmes de gestion, les services de la gestion du matériel et des marchés, de l'administration générale, de la sécurité, des affaires publiques et du contentieux.

Comme le Ministère considère comme prioritaire l'élimination de certaines activités et la rationalisation des ressources qu'il utilise, et conformément à l'objectif prioritaire qu'est pour le gouvernement la réduction des dépenses, les activités d'élaboration de la politique, de planification, de gestion du personnel et des finances ont commencé à être centralisées. Le présent budget des dépenses tient compte de la cession de ressources des administrations du transport maritime, des transports aériens et des transports de surface pendant l'année visée, ainsi que des prévisions de 1985-1986 et des dépenses réelles de 1984-1985 au titre des services suivants: élaboration de la politique, développement du transport terrestre des voyageurs et des marchandises, personnel, finances et revue des activités.

Objectifs de l'activité

Fournir en général la direction, la gestion et tous autres services nécessaires au fonctionnement des diverses administrations et sociétés de la Couronne de Transports Canada, pour contribuer à l'élaboration et à la mise en place d'un réseau de transport national qui soit sûr et efficace.

Table des matières de l'activité

Page

D.1 Direction et coordination

5-7

D.2 Planification, recherche et développement

5-35

D.3 Administration et services communs

5-40

D.4 Formation en transports

5-44

Données sur le rendement et justification des ressources

Marchandises dangereuses: Les tâches relatives au transport des marchandises dangereuses comprennent l'évaluation et l'évaluation d'un règlement et de normes, la formation et l'examen des inspecteurs, l'exécution d'inspections et l'instauration de programmes qui permettront d'intervenir en cas d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, ainsi que l'application de la loi sur le transport des marchandises dangereuses. Une dépense de 12,3 millions de dollars est prévue pour 1986-1987.

Voitures ferroviaires du gouvernement: En 1959, le ministre des Transports s'est chargé d'assurer un service ferroviaire aux membres de la famille royale, au Gouverneur général, au Premier ministre, aux membres du Cabinet, aux dignitaires étrangers visitant le Canada, aux membres des comités parlementaires, aux personnes déléguées pour affaires officielles et aussi, conformément à l'article 292 de la loi sur les chemins de fer, aux employés de la Commission canadienne des transports. On met en service à cette fin une rame de deux voitures qui appartient au gouvernement et qui est utilisée par la famille royale et le Gouverneur général, ainsi qu'une voiture particulière louée de VIA Rail et mise à la disposition du Premier ministre et des membres du Cabinet. Ce service est doté de trois années-personnes (stewards).

Tableau 4-17: Etat récapitulatif des frais d'entretien des voitures du gouvernement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				Prévu		Réel	
1986-1987				1985-1986		1984-1985	
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
104	3	101	3	141	3	114	3
86	-	86	-	114	-	-	-
190	3	187	3	255	3	3	3

Rendement financier antérieur:

Rendement financier de 1984-1985: La mise en vigueur de la législation sur le transport des marchandises dangereuses a été retardée car le Règlement n'avait pas été adopté, ce qui a occasionné une différence de 0,8 million de dollars; le groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et le groupe de travail sur les tarifs du Nid-de-Corbeau ont été créés, ce qui a entraîné une dépense de 1,5 million et nécessité une année-personne. Le service de traitement de textes a été transféré à la catégorie Direction et administration, initiative qui a exigé 0,5 million de dollars et 10 années-personnes.

Tableau 4-16: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
Budget			Différence		
Réel	des dépenses				
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
1 939	7	420	6	1 519	1
Bureau du Sous-ministre adjoint					
Planification, finances et					
administration					
1 928	36	1 043	16	885	20
4 656	52	5 452	60	(796)	(8)
8 523	95	6 915	82	1 608	13

Description

Bureau du Sous-ministre adjoint: Il gère et contrôle les responsabilités et les ressources de l'activité et conseille le Ministre et le Sous-ministre sur les questions relatives aux transports de surface.

Planification, finances et administration: Les tâches principales sont d'établir et de maintenir des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution de l'activité; d'administrer l'utilisation et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement.

Planification en vue des urgences: La division de la planification en vue des urgences des transports de surface est chargée de la conception, de l'élaboration et de la tenue à jour d'un large éventail de plans et modalités à suivre en cas d'urgence, qui permettront au gouvernement fédéral d'intervenir dans des situations d'urgence éventuelles relatives aux transports de surface, pour assurer l'exploitation efficace et rentable des réseaux et installations ferroviaires et routiers, ainsi que des services de traversier, dont l'importance est primordiale dans des situations d'urgence, des périodes de tension, de crise ou de guerre.

C.3 Direction et administration

Objectif

Fournir à l'activité une direction opportune et efficace, une analyse de politique, ainsi que des services financiers et administratifs; améliorer tous les aspects de la sécurité en ce qui concerne la manutention, l'offre de transport ou le transport des marchandises dangereuses; et assurer l'exploitation efficace et rentable de l'ensemble du réseau de transport de surface dans une situation d'urgence nationale.

Les principales initiatives de 1986-1987 sont axées sur la mise en vigueur des autres parties de la législation sur le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire :

- l'exécution d'un programme d'application de la loi relatif à la fabrication et à l'expédition des marchandises dangereuses, ainsi qu'à la fabrication des conteneurs, dans lequel on utilisera cette année des méthodes coercitives plutôt que laxistes;

- la formation des inspecteurs;

- des séances d'information et de sensibilisation pour l'industrie et les provinces;

- l'extension du système d'information de gestion pour assurer l'évaluation et la direction efficace du programme;

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 26 % du total des dépenses de l'activité relative aux transports de surface, et 36 % de celui des années-personnes.

Tableau 4-15: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987		Prévu		Réal	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Bureau du Sous-ministre adjoint	267	3	640	7	1 939	7
Planification, finances et administration	930	12	1 523	22	1 928	36
Planification en vue des urgences	226	4	169	2	-	-
Marchandises dangereuses	12 321	60	7 949	82	4 656	52
	13 744	79	10 281	113	8 523	95

Emissions des véhicules: Un facteur lié étroitement à la baisse de la consommation de carburant est la quantité d'émissions des véhicules souhaitée. Le Ministère a élaboré des normes visant à réduire la pollution atmosphérique, avec la collaboration étroite d'Environnement Canada et d'Énergie, Mines et Ressources Canada, ainsi que d'organismes nord-américains dont les activités ont trait à l'ingénierie et aux techniques, de même qu'à l'énergie. Il achète chaque année des véhicules automobiles dont le nombre et la diversité sont fonction de l'évolution technologique, et en fait l'essai pour voir s'ils sont conformes aux normes de consommation de carburant et aux normes anti-pollution. De nombreuses études, analyses et consultations du public ont amené le gouvernement à prendre la décision d'annoncer qu'il adoptera des normes anti-pollution plus rigoureuses pour les véhicules automobiles légers, à compter de septembre 1987 pour l'année de modèle 1988.

Le tableau 4-14 indique les taux d'émissions nocives prévus, compte tenu du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux véhicules satisfaisant aux normes en vigueur.

Tableau 4-14: Taux d'émissions moyens prévus des véhicules automobiles

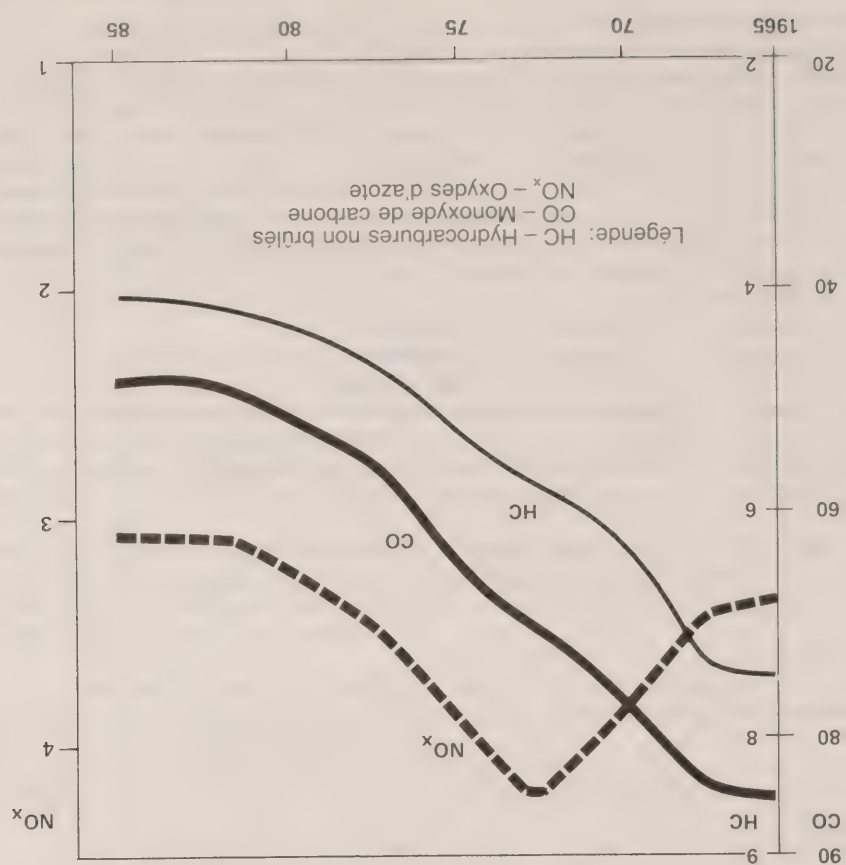


Tableau 4-12: Consommations de carburant moyennes des nouveaux véhicules automobiles

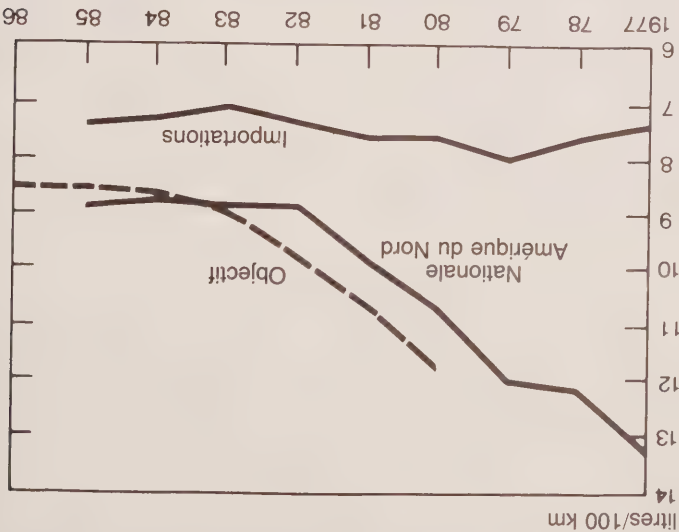
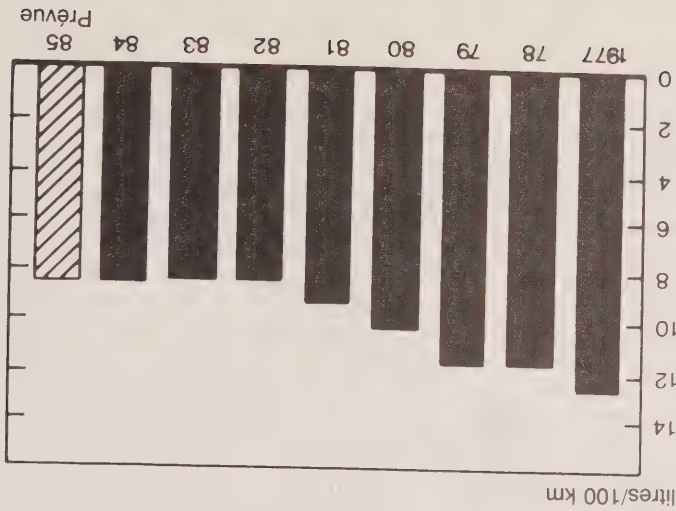
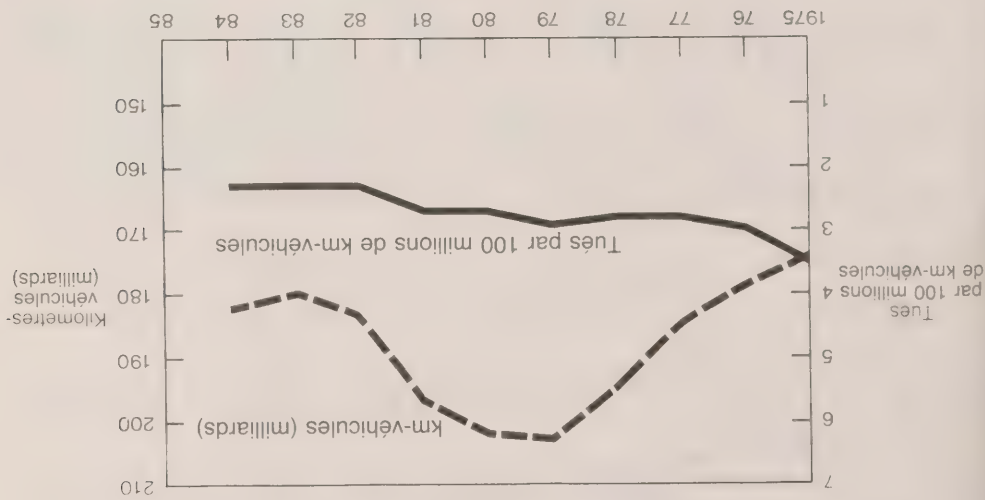


Tableau 4-13: Consommation moyenne de carburant pour les nouveaux véhicules vendus (L/100 km)



Le Programme a contribué, avec les gouvernements provinciaux et l'industrie automobile, à l'exécution de programmes complémentaires visant à réduire les taux de mortalité routière. Le tableau 4-11 résume les résultats obtenus et les objectifs visés. Les conditions économiques ainsi que les efforts du gouvernement fédéral et des provinces pour accroître l'usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue d'enfant, augmenter la sécurité des véhicules automobiles, et mieux faire respecter le code de la route, ont probablement contribué à réduire le nombre de morts.

Tableau 4-11: Nombre de morts annuel par 100 millions de kilomètres-véhicules

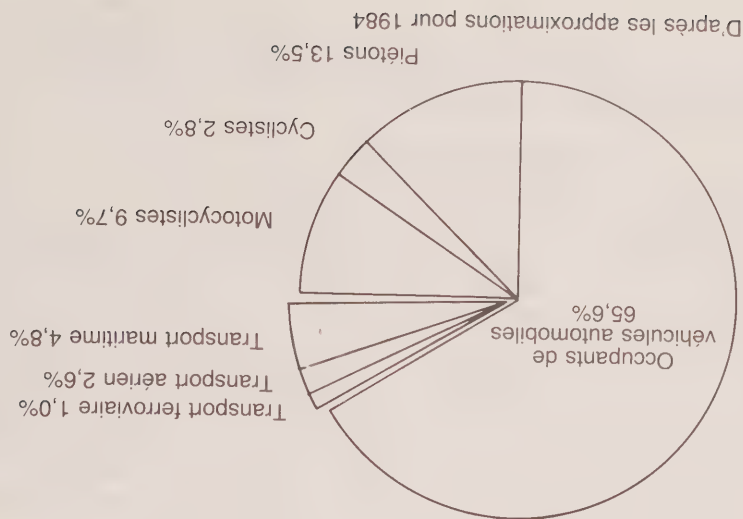


Consommation de carburant: Le Canada consomme actuellement environ 3,2 millions de térajoules de pétrole par année. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par des voitures particulières et des camionnettes, et 15 % par des véhicules utilitaires. En janvier 1976, le gouvernement a annoncé un programme d'économie de carburant axé principalement sur les voitures de tourisme appartenant à des particuliers. Les constructeurs d'automobiles ont accepté volontiers de s'y conformer. Pour définir ce programme et en surveiller le respect par l'industrie, les responsables de l'activité des transports de surface ont produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des constructeurs sur la consommation de carburant, analysé des plaques du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 4-12, ces mesures ont contribué depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyenne des voitures neuves au Canada. Pour s'assurer que la consommation de carburant des véhicules automobiles continuerait de diminuer, le Parlement a adopté en 1982 la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles.

Une contribution de 160 000 \$ sera versée à l'Association des routes et transports du Canada en 1986-1987. Cet organisme a but non lucratif dont les membres sont des bénévoles (ce sont des représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, des transporteurs, des fabricants, des experts-conseils, etc.) s'intéressant aux aspects politiques, économiques et techniques de tous les modes de transport. En outre, des contributions de 87 000 \$ en vue de recherches sur les mesures à prendre faites à des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent des recherches, élaboreront ou évalueront des études de problèmes de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

Grâce aux programmes de sécurité routière de Transports Canada, aux programmes complémentaires des provinces et des territoires, ainsi qu'aux efforts des entreprises, le taux canadien de mortalité routière a diminué de 45 % de 1974 à 1984, surtout grâce à l'accroissement de la sécurité automobile, à la détermination de mesures de sécurité rentables qui ont par la suite été prises par d'autres paliers de gouvernement et à l'information du public. Les efforts se poursuivront pour accroître la sécurité automobile et collaborer avec les gouvernements provinciaux pour freiner les augmentations prévues du nombre de morts sur les routes. En consultant le tableau 4-10, on voit que 90 % de tous les accidents occasionnés par les transports continuent de se produire sur les routes.

Tableau 4-10: Pourcentage de morts par mode de transport



D'après les approximations pour 1984

Normes de sécurité routière et recherches dans ce domaine

Etablissement de bases de données et de statistiques nationales connexes; recherches; établissement de normes.

Activités relatives à la sécurité automobile et à l'économie de l'énergie

Vérification de la conformité aux normes et aux dispositions du programme d'économie de carburant; tenue d'enquêtes sur les plaintes du public au sujet de prétendus défauts, et sur les correctifs apportés par les fabricants ou les importateurs.

Centre d'essais pour véhicules automobiles

Exécution de programmes d'essais des véhicules automobiles; réalisation de programmes d'amélioration des véhicules automobiles à l'intention de clients, d'autres gouvernements ou du secteur privé.

Planification et activités régionales

Tenue d'enquêtes sur des accidents; élaboration et diffusion de renseignements techniques.

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité routière: Les recherches et les activités d'élaboration de normes continueront de se concentrer sur l'amélioration de la sécurité automobile, et surtout sur les dispositifs de retenue des occupants, le circuit de freinage et l'éclairage des véhicules, ainsi que le transport des handicapés. Pour assurer la conformité de l'industrie automobile aux normes de sécurité, il faudra faire l'essai d'environ 100 véhicules (au Centre d'essais pour véhicules automobiles) et 2500 pièces de véhicule, effectuer des vérifications techniques touchant 700 fabricants ou importateurs, enquêter sur 1500 plaintes du public et surveiller le déroulement des campagnes de rappel. Environ 1000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes. Des renseignements techniques sur la sécurité routière et la sécurité automobile, sur l'économie de carburant et les émissions des véhicules seront fournis aux Canadiens.

Des ressources financières totalisant 2 039 000 \$ serviront à acheter des véhicules utilisés pour les essais de conformité et à l'achat ou à la modification de matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

Les recettes proviennent du recouvrement des frais d'utilisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles auprès des clients qui relèvent d'autres gouvernements ou appartiennent au secteur privé, ainsi que de l'aliénation de biens d'équipement tels que les véhicules, une fois les essais terminés. Estimées à 0,1 million de dollars en 1986-1987, elles sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour la fonction.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: En 1984-1985, il n'y a eu aucune différence importante entre le rendement financier prévu et le rendement financier réel. L'augmentation des enquêtes sur des défauts de véhicule automobile et l'achat de véhicules d'essai ont entraîné une dépense supplémentaire de 0,8 million de dollars.

Tableau 4-9: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
Réal	Budget des dépenses	Différence	
\$	\$	\$	A-P
14 683	13 932	751	1
139	138		
Sécurité routière et Réglementation automobile			

Description

Même si les gouvernements provinciaux ont la responsabilité de construire et d'exploiter les réseaux routiers, il appartient au gouvernement fédéral d'élaborer, d'instaurer et de surveiller les politiques et les programmes portant respectivement sur:

- les recherches en matière de sécurité routière et de normes de sécurité relatives aux nouveaux véhicules automobiles et à leurs pièces;
- la consommation de carburant;
- les émissions des véhicules.

Ces responsabilités sont remplies par les services suivants de la direction générale de la Sécurité routière et de la Réglementation automobile:

C.2 Sécurité routière et Réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes ainsi que les dommages matériels occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, en augmentant la sécurité de ces derniers; à améliorer la santé des gens en réduisant les émanations de gaz et de vapeurs des nouveaux véhicules automobiles; à économiser l'énergie en réduisant la consommation de carburant moyenne de ces derniers.

À cet égard, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- contribuer à diminuer le nombre de morts sur les routes pendant la période de 1984 à 1988, par rapport à celui de la période de 1979 à 1983, en améliorant les normes de sécurité des véhicules automobiles, en augmentant le nombre des renseignements sur la sécurité fournis au public; et en exécutant avec les gouvernements provinciaux des programmes visant à accroître le port de la ceinture de sécurité et à réduire la conduite avec facultés affaiblies;
- s'assurer que les nouveaux véhicules permettront d'atteindre l'objectif de consommation de carburant de 1986, soit 8,6 L/100 km; et informer le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves vendues au Canada;
- faire en sorte que les nouveaux véhicules automobiles ne dépassent pas les normes actuelles d'émissions des véhicules automobiles d'hydrocarbures (2,0 g/mi), d'oxyde de carbone (25,0 g/mi) et d'oxyde d'azote (3,1 g/mi).

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 30 % du total des dépenses de l'activité relative aux transports de surface en 1986-1987, et 63 % du total des années-personnes.

Tableau 4-8: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses			
1986-1987	Prévu	Réel	
\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P	
15 821 141	15 553 139	14 683 139	Sécurité routière et Réglementation automobile

Les travaux de construction de croisements étages, permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. En 1975, le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau a été de 992 et il y a eu 99 morts, alors qu'en 1984, il y a eu 588 accidents qui ont provoqué la mort de 68 personnes. Pendant la même période, le nombre des blessés est tombé de 566 à 288. Le tableau 4-7 indique le nombre d'accidents aux croisements de chemin de fer au Canada, de 1976 à 1984. Nous prévoyons que l'année civile 1986 donnera lieu à d'autres diminutions du nombre de tués. La diminution des taux de mortalité aux passages à niveau n'est pas uniquement attribuable au remplacement d'un bon nombre de ces derniers par des croisements étages, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux. Le financement par le gouvernement fédéral d'un programme de construction de croisements étages et de sécurité d'une valeur de 25 millions de dollars pendant les années financières 1985-1986 à 1989-1990 inclusivement a été approuvé en 1985.

Tableau 4-7: Accidents aux croisements de chemin de fer au Canada de 1976 à 1984

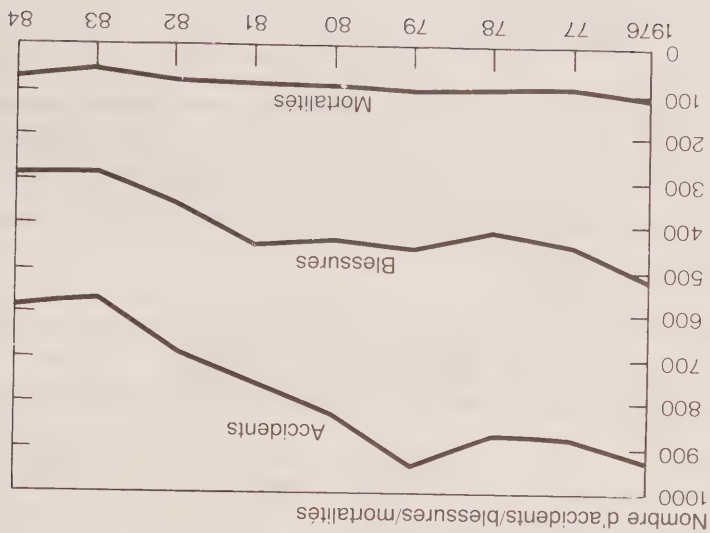


Tableau 4-5: Ventilation des projets du Programme d'aide aux transports urbains - 1978/79 à 1984/85

Genre de projet	Nombre	Contributions du PATU (en millions de dollars)
Transports urbains	73	21,8
Trains de banlieue	1	29,9
Mâitros de surface	1	2,9
Études de déplacement de lignes de chemin de fer	7	0,4
Utilisation de lignes de chemin de fer	1	3,0
Construction de croisements étages	124	170,2
	207	228,2

Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étages: Le tableau 4-6 donne des précisions sur le financement par genre de projets. Des travaux de déplacement de lignes de chemin de fer sont entrepris pour promouvoir l'amélioration et la sécurité des transports urbains, et la construction de croisements étages assure la protection et la sécurité du public aux croisements de chemin de fer. L'opération Gareautrain est un programme d'information visant à avertir les conducteurs des dangers de ces derniers.

Tableau 4-6: Répartition des paiements pour déplacement de lignes de chemin de fer et de la construction de croisements étages (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1986-1987	1985-1986	1984-1985	
Déplacement de lignes de chemin de fer de Régina	-	70	
Travaux de déplacement de lignes de chemin de fer et de construction de croisements étages	11 280	11 560	
Opération Gareautrain	100	100	
Modification du tracé de la voie ferrée à	200	300	
Victoriaville	-	-	
Modification du tracé de la voie ferrée à	-	-	
Fort Saskatchewan	1 000	-	
	22 706	11 580	12 030

Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un total de 23,75 millions de dollars au titre du projet de déplacement de voies ferrées de Régina, dont 3 millions de dollars ont été versés en vertu du Programme d'aide aux transports urbains (PATU), et 1,15 million de dollars pour l'élaboration de plans et devis.

Rendement financier antérieur:

Rendement financier de 1984-1985: Les dépenses réelles de 1984-1985 ont reflété le fait que l'exécution du projet de déplacement de lignes de chemin de fer de Regina a été retardée, et que les fonds prévus ont été réaffectés en conséquence selon un nouveau calendrier de construction.

Tableau 4-4: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985

Budget des	Réel	\$	A-P	\$	A-P
dépenses					
Difference					

Aide aux transports urbains	6 496	-	-	-	6 496	-
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étagés	12 030	-	416	5	16 410	-
Politique et administration	-	-	280	2	136	3
					2 252	3
	18 942	5	16 690	2		

Description

Les transports urbains relèvent principalement des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Le gouvernement fédéral accorde son appui financier aux travaux assujettis à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer ainsi qu'à d'autres activités choisies et à certains travaux de recherche et développement dans le domaine des transports urbains.

Données sur le rendement et justification des ressources

Programme d'aide aux transports urbains: Même si le programme lui-même s'est terminé le 31 mars 1984, certains fonds ont été dépensés en 1984-1985 au titre de projets dont l'exécution n'avait pas pu se terminer dans les délais prévus. En outre, un programme de vérification complet est en cours; chaque année, environ 10 % des projets font l'objet d'une vérification, et il en a été de même en 1984-1985 et 1985-1986.

C.1 Transports urbains

Objectif

Accroître l'efficacité des transports urbains et augmenter la sécurité aux croisements de chemin de fer.

À cet égard, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- contribuer à réduire les accidents aux passages à niveau en participant à un programme d'information du public ainsi qu'à un programme d'aide financière en vertu de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 44 % du total des dépenses de l'activité relative aux transports de surface en 1986-1987, et 1 % du total des années-personnes. Quelque 99 % des fonds réservés à cette fonction sont des contributions.

Tableau 4-3: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987		Prévu		Réal	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Alde aux transports urbains	-	-	-	-	6 496*	-
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étagés	22 706	-	11 580	-	12 030	-
Politique et administration	279	2	275	2	416	5
	22 985	2	11 855	2	18 942	5

* La page 4-6 contient des précisions supplémentaires.

La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal provient surtout des principaux postes suivants:

(en millions de dollars)					
	●	les retards dans les paiements au titre de l'exécution de projets de déplacement de lignes et de construction de croisements étages (4,4 millions de dollars); l'augmentation des paiements relatifs au Programme d'aide aux transports urbains, qui a totalisé 6,5 millions (Transports urbains);	2.1		
	●	l'achat d'un plus grand nombre de véhicules d'essai et la conclusion d'un plus grand nombre de marchés en vue d'enquêtes sur le déficit (Sécurité routière);	0.8		
	●	le retard dans la mise en vigueur de la législation sur le transport des marchandises dangereuses (Direction et administration);	(0.8)		
	●	le transfert du service de traitement de textes à la catégorie Direction et administration, qui a coûté 0,5 million et nécessite 10 années-personnes; la création du Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et du Groupe de travail sur le tarif du Nid-de-Corbeau, qui a coûté 1,5 million et nécessite 1 année-personne; sans compter 0,5 million et 6 années-personnes au chapitre du Canrail Pass (Direction et administration).	2.5	17 A-P	

Explication des prévisions de 1985-1986: Les prévisions de 1985-1986 de 964 millions de dollars ou 2,5 %, sont inférieures à celles du Budget des dépenses principal de 1985-1986 (38,7 millions de dollars).

(en millions de dollars)

- l'augmentation de 2,5 millions de dollars des frais d'exploitation et d'entretien au titre des contrats de services professionnels (Direction et administration) et 2,3 millions de dollars touchant les frais d'exécution des projets de construction de croisements étagés spéciaux qui relèvent du gouvernement (Transports urbains);
- le report de (5,6 millions de dollars) pour le projet de déplacement de voies ferrées de Régina est dû au retard de l'audience de la CCT exigée par la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. (5.6)

Rétrospective du rendement financier

Tableau 4-2: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-85			
Budget des dépenses		Différence	
Transports urbains	18 942	16 690	2 252
Sécurité routière et réglementation automobile	14 685	13 932	751
Direction et Administration	8 525	6 915	1 608
42 148	37 537	4 611	
239	222	17	
Années-personnes			

Etat financier récapitulatif

Tableau 4-1: Besoins financiers par sous-activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987					Prévu 1985-1986		Différence		Détails à la page	
Transports urbains		22 985	11 853	11 132	4-5					
Sécurité routière et										
Réglementation automobile		15 821	15 553	268	4-9					
Direction et										
administration*		13 744	10 281	3 463	4-16					
Années-personnes autorisées		52 550	37 687	14 863						
		222	254	(32)						
* Comprend le transfert de fonction du transport des marchandises dangereuses de l'Administration centrale.										

* Comprend le transfert de fonction du transport des marchandises dangereuses de l'Administration centrale.

Explication de la différence: Les dépenses estimatives de 52,6 millions de dollars prévues pour 1986-1987 représentent une augmentation nette de 14, millions de dollars, ou 39 %, par rapport aux prévisions de 1985-1986. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

- l'augmentation de 13,6 millions de dollars au chapitre des travaux de déplacement de lignes de chemin de fer à Regina; la diminution de (2,3 millions de dollars) touchant les frais d'exécution de projets de construction de croisements étages spéciaux qui relèvent du gouvernement (Transports urbains);
- l'augmentation de 4,5 millions de dollars des frais d'exploitation et d'entretien relatifs au transport des marchandises dangereuses, au titre des contrats de services professionnels, et la diminution de (0,5 million) à cause de la décentralisation du service de traitement de textes (Direction et administration);

4.0

(32)
A-P

Les activités relatives aux transports de surface comprennent l'élaboration, la mise en vigueur et la surveillance de programmes ayant trait aux transports urbains, y compris en matière de déplacements de lignes de chemin de fer et de construction de croisements étagés; la conception, l'élaboration, l'instauration et l'évaluation de politiques et de programmes de sécurité routière; la promulgation et l'application de normes de sécurité, d'émission de gaz et de vapeurs, et de consommation de carburant pour les véhicules automobiles neufs et les pièces de véhicule automobile neuves fabriquées ou importées au Canada; l'amélioration de tous les aspects de la sécurité dans les domaines de la maintenance, de l'offre de transport ou du transport des marchandises dangereuses; ainsi que l'élaboration, l'exécution et la tenue à jour de plans et de modalités d'intervention touchant les modes de transport de surface au cours des situations d'urgence nationales.

Objectifs de l'activité

Assurer à tous les intéressés la mise en place d'un réseau de transport de surface national, sûr et efficace, en contribuant à l'élaboration de projets de construction de croisements étagés et d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau; de programmes de sécurité routière et de réglementation automobile; de programmes relatifs au transport des marchandises dangereuses; et du programme de planification d'urgence pour les modes de transport de surface.

Page	Table des matières de l'activité
4-5	C.1 Transports urbains
4-9	C.2 Sécurité routière et Réglementation automobile
4-16	C.3 Direction et administration

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'augmentation des dépenses de fonctionnement de 5,1 millions de dollars et l'accroissement de l'utilisation des années-personnes par rapport au Budget des dépenses sont essentiellement attribuables aux ressources affectées au Programme d'emploi d'être pour les étudiants. D'autres facteurs ont contribué à cet état de choses dans une moindre mesure, soit les ressources affectées à la révision des crédits votés de l'organisation et la mise en oeuvre de la fonction de gestion des ressources. Des retards dans la construction ont nui aux activités du bureau régional du Québec et entraîné une peremption de 8,9 millions de dollars des dépenses en capital.

Tableau 3-32: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985			
Données réelles	Budget des dépenses	Différence	
\$ A.P.	\$ A.P.	\$	A.P.

Dépenses de fonctionnement	24 291	179	19 231	93	5 060	(8 879)	392	86
Dépenses en capital	2 002		10 881					
Subventions et contributions	427		35					
Dépenses totales	26 720	179	30 147	93	(3 427)	412		86
Recettes et coûts récupérés	(8 300)		(8 712)					
Rendement net	18 420	179	21 435	93	(3 015)			86

Nota: Le budget des dépenses et les données réelles de 1984-1985 tiennent compte des transferts à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

Description et justification des ressources

La fonction "Direction et Administration" assure la gestion de l'activité, y compris l'établissement de politiques et de priorités, l'élaboration de plans d'exploitation et de dépenses en capital et le contrôle des ressources. Elle est formée des bureaux du Sous-ministre adjoint, Aviation et des directeurs généraux de Région, Aviation, ainsi que des unités qui assurent des services de soutien pour toute l'activité dans les domaines fonctionnels suivants: les politiques et la planification, la gestion des ressources et les services à la direction. Dépenses en capital: L'aménagement de bureaux pour l'administration centrale de la Région du Québec à l'aéroport de Dorval à Montréal, au coût total de 16,5 millions de dollars, a été achevé en 1985-1986.

Des dépenses de 1,7 million de dollars sont prévues pour 1986-1987; il s'agit de dépenses mineures pour l'achat de matériel et de fournitures de bureau.

Recettes: Les recettes proviennent principalement de la récupération du coût des services de gestion (6 millions de dollars) offerts aux "Principaux aéroports fédéraux". Pour plus de détails, se reporter à la page 6-56.

B.5 Direction et Administration

Objectif

Garantir l'administration sûre et efficace du système national de transport aérien civil.

Sous-objectif

Planifier, gérer et utiliser les ressources humaines et financières du programme du transport aérien de manière efficace, économique et efficace de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficacité de l'administration du système national de transport aérien civil.

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction représente 1 % des dépenses de fonctionnement de l'activité.

Tableau 3-31 : Besoins de ressources (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	\$ A.-P.	\$ A.-P.	\$ A.-P.	Besoins	Prévision	1985-1986	1984-1985
Personnel	-	-	8 029	214	8 059	230	104	230
Planification	-	-	7 598	114	6 517	104	290	290
Finances	-	-	18 499	289	3 775	95	3 704	104
Achats et Approvisionnements	-	-	12 599	218	14 469	245	104	104
Gestion et Administration	14 697	72	12 599	218	14 469	245	104	104
Moins : Transferts à l'activité	14 697	72	50 500	930	55 992	973	794	794
"Administration du centrale	-	-	32 749	794	31 701	794	794	794
Dépenses nettes de fonctionnement	14 697	72	17 751	136	24 291	179	179	179
Dépenses en capital	1 720	9 900	2 002	427				
Subventions et contributions	650	800						
Dépenses totales	17 067	28 451	26 720	(8 300)				
Récettes et coûts récupérés	(7 004)	(6 800)	(8 300)					
10 063	72	21 651	136	18 420	179			

Nota : Les dépenses nettes de fonctionnement tiennent compte des transferts de ressources à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

Tableau 3-30: Résumé des principales variables de la charge de travail

Données	Budget des dépenses		Prévisions	1985-1986	1984-1985
	1986-1987	1985-1986			
Nombre d'aéronefs	85	86	88		
Disponibilité des aéronefs ¹	85 %	83 %	80 %		
Nombre total d'heures de vol					
Services de navigation aérienne	3 700	5 500	5 376		
Réglementation aérienne	24 000	18 000	17 135		
Service de la Garde côtière canadienne	17 000	17 000	16 670		
Transport de gens d'affaires ²	200	1 000	2 199		
	44 900	41 500	41 380		

1. Pourcentage de temps pendant lequel les aéronefs ne font pas l'objet de travaux d'entretien et sont entièrement en état de fonctionnement.

2. Le transport de gens d'affaires est devenu la responsabilité du ministre de la Défense nationale au milieu de 1984-1985. Les chiffres fournis pour 1985-1986 et 1986-1987 correspondent aux heures de vol effectuées par les Services aux aéronefs pour le compte du MDN pendant la période de transition.

Dépenses en capital: Les dépenses en capital comprennent l'achat de 17 avions-citernes CL-215 de Canadair et d'un aéronef Dash-7R de la firme De Havilland au coût estimatif total de 181 millions de dollars. Ces aéronefs citernes relevaient du fédéral et des provinces et servant à lutter contre les incendies de forêt. Le Dash-7R effectuera des vols d'observation des glaces pour les besoins de la navigation maritime. Les dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986 s'élèvent à 133 millions de dollars, des dépenses de 43 millions de dollars étant prévues pour 1986-1987. Au cours de 1985-1986, cinq CL-125 de Canadair seront livrés en 1986-1987; le gouvernement fédéral aura ainsi honoré son engagement envers le parc national d'avions-citernes. Les dépenses en capital comprennent également le remplacement des aéronefs d'inspection en vol des Services de navigation aérienne au coût estimatif total de 58 millions de dollars. Les dépenses prévues jusqu'au mois de mars 1985-1986 pour le parc d'aéronefs d'inspection s'élèvent à 55 millions de dollars, des dépenses de 3 millions de dollars étant prévues pour 1986-1987. Pour un énoncé détaillé, se reporter au tableau 6-5, page 6-37.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 3-29 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 3-29: Services aux aéronefs - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	1985-1986	1984-1985
A.-P.	A.-P.	A.-P.	A.-P.
\$	\$	\$	\$
Exploitation des aéronefs	10 409	82	15 297
Entretien	18 563	24 243	356
Formation	2 212	2 227	29
Gestion et Administration	2 814	2 833	50
	44		2 503
	437	44 600	530
	33 798	42 313	511

Les principaux déterminants de la charge de travail des Services aux aéronefs comprennent les heures de vols demandées par les divers usagers des aéronefs et le nombre d'aéronefs exploités. Le tableau 3-30 donne un résumé de ces principales variables.

Tableau 3-28: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985				
Données	Budget des	Différence		
	réelles	A.-P.	\$	A.-P.
Depenses de fonctionnement	42 313	511	46 582	506
Depenses en capital	67 561		67 425	
Depenses totales	109 874	511	114 007	506
Récettes et coûts récupérés	(13 302)		(11 819)	
			(4 133)	
			(1 483)	
Rendement net	96 572	511	102 188	506
			(5 616)	
				5

Description

La principale tâche de cette fonction consiste à assurer les services aux aéronefs requis pour la prestation du programme du Ministère et d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral. Le Programme exploite un parc d'aéronefs pour l'entretien et l'inspection des aides à la navigation aérienne et pour le transport et la formation du personnel du Programme. Il assure également les services de pilotage et d'entretien des aéronefs pour d'autres programmes du gouvernement, dont le plus important est l'exploitation et l'entretien des aéronefs et hélicoptères de la Garde côtière canadienne pour le compte du Programme du transport maritime.

Le parc d'aéronefs du Ministère est exploité conformément aux Ordonnances sur la navigation aérienne de la Série VII, Exploitation de services aériens commerciaux (n° 2 "Normes et procédures applicables aux transporteurs aériens utilisant de gros avions", n° 3 "Normes et procédures régissant l'utilisation, par les transporteurs aériens, d'avions petits porteurs" et n° 6 "Normes et procédures à respecter pour les transporteurs aériens qui utilisent des avions dans l'exploitation d'un service de transport aérien". Les inspecteurs des transporteurs aériens de Transports Canada procèdent régulièrement, aux bases d'exploitation des transporteurs, à des inspections de leur conformité avec les règlements et ordonnances touchant l'exploitation des services aériens commerciaux.

8.4 Services aux aéronefs

Objectif

Garantir la prestation et la fiabilité des services aux aéronefs requis pour les besoins du programme des transports et d'autres programmes du gouvernement fédéral.

Sous-objectif

Assurer la disponibilité et la fiabilité des aéronefs et du personnel requis pour la prestation des services aux aéronefs.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cet élément représentent 4 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité. Les dépenses en capital représentent 8 % des besoins de l'activité.

Tableau 3-27: Besoins de ressources (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévisions réels	Besoins		
			1986-1987	1985-1986 1984-1985
Dépenses de fonctionnement	42 313	44 600	33 798	
Dépenses en capital	67 561	74 200	45 934	
Dépenses totales	109 874	118 800	79 732	
Recettes et coûts récupérés	13 302	13 700	13 256	
	96 572	105 100	66 476	

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La pérémpion de 4,3 millions de dollars des dépenses de fonctionnement est attribuable aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires.

En 1983, les autorités ont apporté des modifications au Règlement de l'Air pour rendre obligatoire l'immatriculation des aéronefs ultra-légers et la délivrance de licences aux pilotes de ces aéronefs. Le 30 septembre 1985, l'Administration avait immatriculé 2 153 aéronefs ultra-légers et délivré des licences à 1 512 pilotes d'acquisition et d'exploitation de ces aéronefs comparativement à celui des aéronefs conventionnels, l'Administration prévoit que cette variable de la charge de travail augmentera en 1986-1987 et au cours des années subséquentes.

Recettes: Les frais d'examen et de délivrance de licences (0,8 million de dollars) sont les principales sources de recettes de cette activité. Pour plus de détails sur les recettes, se reporter à la page 6-56.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation aérienne: Le tableau 3-25 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 3-25: Réglementation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

Dépenses	Prévisions	Budget des dépenses		1986-1987		1985-1986		1984-1985	
		\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.
Licences, agrément et navigabilité		48 956	758	41 766	703	42 035	725		
aérienne		5 662	91	4 834	84	4 546	83		
Législation, normes et application		3 048	46	2 600	46	2 847	46		
Gestion et Administration		57 666	895	49 200	833	49 428	852		

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur le fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du système national de transport aérien civil et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 3-26 en résume l'ampleur.

Tableau 3-26: Résumé des principales variables de la charge de travail

Données	Prévisions 1985-1986	Budget des dépenses 1986-1987		1984-1985	
Nbre de pilotes brevétés	63 736	65 648	61 880	5 487	
Nbre de demandes de licences traitées	5 651	5 820			
Nbre d'inspections réalisées					
Tests de vol (pilotes et instructeurs)	2 616	2 694	2 540		
Tests de vol (aéronefs et instruments)	2 768	2 852	2 688		
Nbre de permis d'exploitation délivrés	3 006	3 229	2 869		
Nbre d'aéronefs immatriculés	26 687	26 756	26 556		
Nbre d'immatriculations d'aéronefs traitées	7 918	7 718	8 118		
Nbre d'exploitants commerciaux	2 050	3 083	1 964		
Nbre de mesures d'application traitées	1 442	1 586	1 311		
Cas étudiés	1 042	1 146	948		
Poursuites	321	353	292		
Amendes perçues					

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La pérémpion de 12,5 milions de dollars des dépenses de fonctionnement est attribuable, d'une part, au transfert de 7,5 millions de dollars par suite de la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne et, d'autre part, aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires. La sous-utilisation de 18 années-personnes est compensée par une sur-utilisation au titre des Services de navigation aérienne par suite d'une réorganisation de ces fonctions; quant aux 116 années-personnes de reste, elles ont été transférées lors de la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Tableau 3-24: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
Données réelles	Budget des dépenses	Différence	
\$	A.-P.	\$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	49 428	852	61 917
Dépenses en capital	1 562	1 441	80
Contributions	93		121
Dépenses totales	51 083	852	63 438
Recettes et coûts récupérés	(600)		(604)
Rendement net	50 483	852	62 834
		986	(12 351) (134)

Description

Réglementation aérienne: Cet élément assure toutes les fonctions de réglementation liées à l'aéronautique civile, sauf la réglementation économique, qui est la responsabilité de la Commission canadienne des transports. Il certifie et contrôle:

- la compétence du personnel aéronautique comme les pilotes, les techniciens de vol, les mécaniciens d'entretien d'aéronefs, les contrôleurs de la circulation aérienne et les spécialistes de l'information de vol;
- la navigabilité des aéronefs;
- la fiabilité et la sécurité de l'exploitation des installations et du matériel des aéroports et de la navigation aérienne;
- les activités des compagnies aériennes offrant des services à horaire fixe et des autres transporteurs aériens commerciaux.

Ces fonctions sont assurées au moyen d'un vaste programme d'examins, de délivrance de licences, d'inspection et de surveillance.

B.3 Réglementation aérienne

Objectifs

Veiller à ce que la sécurité du système national de transport aérien civil soit assurée à un niveau adéquat.

Pour des besoins d'exploitation, l'activité est divisée en deux grandes fonctions, soit la Promotion de la sécurité et la Réglementation.

Sous-objectif de la Promotion de la sécurité: Promouvoir la sécurité dans tous les secteurs de l'aviation et, à cet effet, analyser et communiquer les renseignements pertinents sur la sécurité aérienne et les communiquer au personnel aéronautique et aux exploitants d'aéronefs pour ainsi contribuer à l'accroissement de la sécurité du système national de transport aérien civil.

Sous-objectif de la Réglementation aérienne: Promouvoir, par le dialogue et la consultation, l'emploi de pratiques sûres en aéronautique et décourager toute pratique dangereuse au moyen de la réglementation et du contrôle des activités liées aux aéronefs, au personnel aéronautique, aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports et aux installations de navigation aérienne, de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficacité du système national de transport aérien civil.

Etat récapitulatif

Les dépenses de fonctionnement de cette fonction représentent 6 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité.

Tableau 3-23: Besoins de ressources (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévisions	Besoins
1986-1987	1985-1986	1984-1985
57 666	49 200	49 428
1 046	1 600	1 562
100	100	93
58 812	50 900	51 083
802	800	600
58 010	50 100	50 483

Tableau 3-22: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1986-1987 - Services de navigation aérienne (en milliers de dollars)

Besoins	Budget de dépenses des années futures	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Codt estimatif total
	1986-1987		

Restauration d'installations désuètes

Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	39 752	4 168	11 886
Systèmes de surveillance	811 570	111 459	170 702
Systèmes de communications	38 487	21 322	6 927
Systèmes de navigation	545 291	26 245	23 824
Travaux divers de moins de 250 000 \$	23 700	-	23 700
			-
	1 458 800	163 194	237 039
			1 058 567

Accroissement de la capacité pour répondre à la demande

Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	37 315	18 547	16 504
Systèmes de surveillance	20 538	12 369	2 016
Systèmes de communications	54 440	5 148	13 142
Systèmes de navigation	54 185	22 261	14 540
aérienne et d'atterrissage	166 478	58 325	46 202
	1 625 278	221 519	283 241
			1 120 518

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette activité, se reporter à la page 6-46.

Le tableau 3-21 résume quelques-unes des principales variables qui influent sur les besoins de ressources de fonctionnement de l'activité.

Tableau 3-21: Principales variables influant sur les ressources de fonctionnement

Données	Prévisions	réelles	1985-1986	1984-1985
Budget des dépenses				
1986-1987				
Services de contrôle de la circulation aérienne				
No. d'unités de contrôle de la circulation aérienne	76	76	508 164	514 004
Heures de service				
Stations d'information de vol et de services consultatifs				
No. de stations de services d'information de vol	113	113	940 240	946 080
Heures de service				
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes				
No. de systèmes entretenus	105	103	103	103
Systèmes de surveillance (radar)				
Aides à la navigation	1 102	1 067	1 028	497
Systèmes de communications	515	505		

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 3-22 consiste en une analyse sommaire des dépenses en capital prévues pour 1986-1987. Afin que l'on puisse poursuivre la mise en oeuvre du Programme de modernisation des radars (RAMP), qui constitue un des grands projets de la Couronne, des contrats afférents à la Cible d'essai pseudo-RSE de radar secondaire de surveillance (PARROT), au Système avertisseur de conflit et de danger dans l'espace aérien (HAW/CA) et à l'Ingénierie des systèmes seront adjugés en 1986-1987. Les fonds prévus pour 1986-1987 s'élèvent à 171 millions de dollars. Pour un énoncé détaillé, se reporter au tableau 6-5, page 6-29.

Sous-objectifs des Services de la circulation aérienne: Créer un environnement relevant des autorités canadiennes au sein duquel peuvent être assurés des services de circulation aérienne sûrs et efficaces conformes aux niveaux de service prescrits et, à cet effet, établir des politiques, des normes, des procédures et des lignes directrices et assurer la gestion des installations, des systèmes et des ressources humaines.

Sous-objectifs des Services techniques: Garantir l'existence et la fiabilité des installations, des systèmes électroniques et du matériel de navigation aérienne à l'appui de l'exploitation sûre et efficace du système national de navigation aérienne civile conformément aux exigences opérationnelles, aux normes et aux niveaux de service des Services de navigation aérienne.

Les renseignements suivants sur le rendement et la justification des ressources correspondent à chacun des éléments de la fonction.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement: Les Services de la circulation aérienne exigeront probablement 58 % des dépenses de fonctionnement et 63 % des ressources humaines affectées à cette fonction. Pour leur part, les Services techniques à l'appui de l'exploitation et de l'entretien nécessiteront 39 % des dépenses de fonctionnement et 34 % du personnel affecté. Les 3 % qui restent des dépenses de fonctionnement et des besoins en personnel iront aux services de soutien à la gestion et au personnel.

Tableau 3-20: Services de navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	\$		A.-P.		\$		A.-P.		\$		A.-P.	
		1985-1986		1984-1985		Prévisions		réels		1984-1985		1983-1984	
Services de la circulation aérienne	Contrôle de la circulation aérienne	174 610	2 750	41 443	871	165 535	2 845	149 630	2 844	887	216 053	3 621	206 756
Services de soutien technique	pour l'exploitation et l'entretien des systèmes	148 780	1 967	139 075	2 042	130 526	2 017	151	374 610	5 749	355 100	5 955	325 786
Soutien à la gestion et au personnel		9 777	161	9 269	167	8 339	151	5 899					

Tableau 3-19: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985									
Données réelles					Budget des dépenses				
A. P.					A. P.				
\$					\$				
Différence									
Dépenses de fonctionnement									
325 786	5 899	345 566	5 884	(19 780)					15
119 094		153 197		(34 103)					
578		589		(11)					
Contributions									
445 458	5 899	499 352	5 884	(53 894)					15
Dépenses totales									
Recettes, coûts récupérés et									
taxe de transport aérien	(132 320)	(133 538)		1 218					
Rendement net									
313 138	5 899	365 814	5 884	(52 676)					15

Description

Cette fonction offre trois principaux services à l'appui du transport aérien, lesquels visent tous à aider les aéronefs à se déplacer de façon sûre et efficace d'un point à un autre. Il s'agit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'aide à la navigation. Il existe un réseau de 7 centres de contrôle régional, 8 unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle qui assurent des services de contrôle des vols en route, à l'arrivée et au départ dans certains corridors aériens et à proximité immédiate des aéroports les plus achalandés. Quelque 113 stations d'information de vol, situées à des aéroports dans tout le pays, offrent des services d'information de vol portant entre autres sur les conditions météorologiques, la disponibilité des aides à la navigation et la recherche et le sauvetage. En outre, plusieurs centaines d'aides à la navigation, installées aux aéroports et à divers endroits dans tous le pays, aident les pilotes à déterminer leur position et leur direction entre les aéroports et les guident à l'atterrissage et au décollage.

À des fins d'exploitation, l'activité est divisée en deux grandes fonctions, soit les Services de la circulation aérienne et les Services techniques pour l'exploitation et l'entretien des systèmes. Les Services de la circulation aérienne sont formés principalement du personnel nécessaire pour l'exploitation des diverses installations de contrôle de la circulation aérienne et des stations d'information de vol. Par ailleurs, les Services techniques à l'appui de l'exploitation et de l'entretien des systèmes sont composés du personnel, des biens et des services requis pour l'établissement et l'entretien des installations et de l'équipement servant à assurer les services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, ainsi que les services d'aides à la navigation.

B.2 Services de navigation aérienne

Objectif

Le principal objectif de cette fonction est de garantir l'existence et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile sûr et efficace de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction représente 39 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité et 50 % des dépenses en capital.

Tableau 3-18: Besoins nets de ressources de l'activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévisions	1985-1986	1984-1985	Besoins
Dépenses de fonctionnement	374 610	355 100	325 786	
Dépenses en capital	283 241	143 200	119 094	
Contributions	159	200	578	
Dépenses totales	658 010	498 500	445 458	
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	(131 958)	(110 800)	(132 320)	
	526 052	387 700	313 138	

Rendement financier antérieur

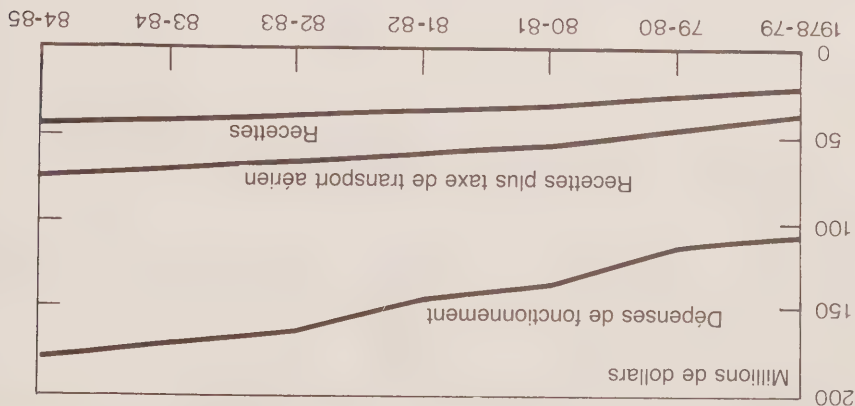
Rendement financier de 1984-1985: La pérémpion de 19,8 millions de dollars des dépenses de fonctionnement découle des restrictions imposées au chapitre des dépenses. La pérémpion de 34,1 millions de dollars des dépenses en capital est attribuable à des retards dans la livraison d'équipement, à des reports de projets et à des soumissions avantageuses. La sur-utilisation des années-personnes a été compensée par une sous-utilisation dans d'autres secteurs.

Aéroports exploités par d'autres parties: L'élément prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités et par d'autres parties. Le tableau 3-17 résume les contributions de fonctionnement et de capital prévues par catégorie d'aéroport.

Tableau 3-17: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions (en milliers de dollars)

Données réelles	Prévisions	Budget des dépenses	
		1986-1987	1985-1986
Contributions de fonctionnement			
	6 003	5 717	6 700
	11 662	11 188	14 100
		16 905	20 800
Contributions de capital			
	7 146	10 429	12 929
	2 169	2 081	6 005
	15 735	11 493	8 666
	25 050	24 003	27 600
	42 715	40 908	48 400

Tableau 3-15: Récupération des coûts - Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada



Analyse des dépenses en capital: Au tableau 3-16 figure une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987. Pour un énoncé détaillé par projet, se reporter au tableau 6-5, page 6-20.

Tableau 3-16 : Sommaire des projets d'immobilisations de 1986-1987 pour les aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada (en milliers de dollars)

	Cout estimatif	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futurs
Résurrection d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	42 718	11 451	23 865	7 402
Alres de manoeuvre des aéronets	81 271	35 254	29 973	16 044
Bâtiments et matériel				
d'entretien	35 483	3 575	11 689	20 219
Services aéronautiques d'urgence	29 379		6 841	22 426
Travaux divers de mois	26 079	-	26 079	-
de 250 000 \$				
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande	214 930	50 392	98 447	66 091
Aérogares et installations connexes	116 154	71 358	22 000	22 796
Alres de manoeuvre des aéronets	137 484	127 260	7 090	3 134
Bâtiments et matériel	29 935	10 638	7 657	11 640
Services aéronautiques d'urgence	7 481	132	2 859	4 490
	291 054	209 388	39 606	42 060
	505 984	259 780	138 053	108 151

3-18 (Transports)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada: Le tableau 3-13 résume les dépenses au titre de l'exploitation des aéroports, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'activité qui sont planifiées et contrôlées par cet élément ainsi que le montant des coûts récupérés auprès des "Principaux aéroports fédéraux" pour ces services de soutien. Au tableau 3-14 figure un résumé des principaux déterminants de la charge de travail qui influent sur l'exploitation des aéroports.

Tableau 3-13: Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada - Dépenses brutes de fonctionnement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	1985-1986	Données réelles 1984-1985
---------------------	-----------	-----------	---------------------------

\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.
----	-------	----	-------	----	-------

Exploitation des aéroports	43 869	572	43 084	618	21 640	417
Services aéroportuaires						
Entretien et réparation des installations	81 606	1 036	80 042	1 117	60 400	855

Services de soutien généraux	125 475	1 608	123 126	1 735	82 040	1 272
------------------------------	---------	-------	---------	-------	--------	-------

Services de soutien à l'architecture et au génie	24 861	520	24 386	563	21 056	448
Gestion et Administration	31 747	539	31 960	607	28 580	565
Autres	7 268	132	7 128	144	7 317	134

Dépenses totales	63 876	1 191	63 474	1 314	56 953	1 147
------------------	--------	-------	--------	-------	--------	-------

Moins : Transferts à l'activité	189 351	2 799	186 600	3 049	138 993	2 419
Administration du centrale	-	-	778	22	748	22

Dépenses nettes	189 351	2 799	185 822	3 027	138 245	2 397
-----------------	---------	-------	---------	-------	---------	-------

Coûts récupérés auprès des "Principaux aéroports fédéraux"	38 296	37 598	47 188
--	--------	--------	--------

Nota: Le Budget des dépenses de 1986-1987 et les prévisions pour 1985-1986 tiennent compte du transfert de 14 des "Principaux aéroports fédéraux". Les données sur les dépenses réelles pour 1984-1985 portent sur cet élément avant le transfert de ces aéroports. Les dépenses nettes tiennent compte des transferts à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

Rendement financier de 1984-1985: La pérémpion de 3,3 millions de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement découle des mesures de restrictions imposées aux dépenses discrétionnaires. La sur-utilisation des années-personnes est compensée d'une part par une sous-utilisation des années-personnes au titre des "Principaux aéroports fédéraux" et, d'autre part, par la réalisation du Programme d'emploi d'été pour les étudiants et des projets d'immobilisations.

Tableau 3-12: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985							
Données réelles		Budget principal		Différence			
\$ A.-P.		\$ A.-P.		\$ A.-P.			
Dépenses de fonctionnement		138 245	2 397	141 544	2 247	(3 299)	150
Dépenses en capital		140 917		139 708		1 209	
Contributions		42 715		47 359		(4 644)	
Dépenses totales		321 877	2 397	328 611	2 247	(6 734)	150
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien		(94 910)		(96 842)		1 932	
Rendement net		226 967	2 397	231 769	2 247	(4 802)	150

Description

Aéroports exploités par Transports Canada: Cet élément est chargé de l'exploitation des aéroports nationaux situés à St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Il est également chargé de l'exploitation de 131 aéroports régionaux et locaux. La nature des opérations des aéroports qui composent cet élément se compare à celle des "Principaux aéroports fédéraux". La plupart des aéroports exploités par Transports Canada desservent les régions les moins peuplées et les plus isolées du pays; aussi les mouvements d'aéronefs et de passagers pouvant générer des recettes sont-ils beaucoup moins élevés. Le gouvernement assume les dépenses non récupérables engagées pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le pays. (Pour une description de la nature des opérations, se reporter à la page 3-11.)

Aéroports exploités par d'autres parties: L'élément offre également une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers du gouvernement et par des intérêts privés.

B.1.2 Autres aéroports

Sous-objectifs

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils accessible aux usagers du système national de transport aérien civil de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien, sous réserve que la demande soit suffisamment élevée pour permettre la récupération d'un pourcentage prédéterminé des coûts de fonctionnement annuel du réseau.

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils qui corresponde aux objectifs socio-économiques du gouvernement du Canada (comme celui d'atténuer les inconvénients de l'éloignement) de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

État récapitulatif des ressources

Cet élément représente 20 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité et 24 % des dépenses en capital de cette dernière.

Tableau 3-11: Autres aéroports - Besoins nets de ressources
(en milliers de dollars)

Besoins réels 1984-1985	Prévisions 1985-1986	1986-1987 dépenses	Aéroports exploités par Transports Canada			
			Moins : Transferts à général et services de soutien	Exploitation des aéroports Dépenses de fonctionnement	Dépenses nettes de fonctionnement ²	Dépenses en capital
			189 351	186 600	778	138 245
			-			140 917
			189 351	185 822	127 500	138 053
			327 404	313 322	279 162	

Tableau 3-10: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1986-1987, "principaux aéroports fédéraux" (en milliers de dollars)

1986-1987, "Principaux aéroports fédéraux"

(Transports aériens) 3-13

Tableau 3-8 : Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

Budget des dépenses	Prévisions	Données réelles
1986-1987	1985-1986	1984-1985
Total des heures d'ouverture publiées	78 840	78 840
Total des heures d'ouverture	63 860	S/O
No. Superficie (en milliers de m ²)	No. Superficie (en milliers de m ²)	No. Superficie (en milliers de m ²)
Principales installations	aéroportuaires entretenues	Aérogares
Surfaces côtes piste	11 514	11 514
	589	589
	9	25
	674	17 204

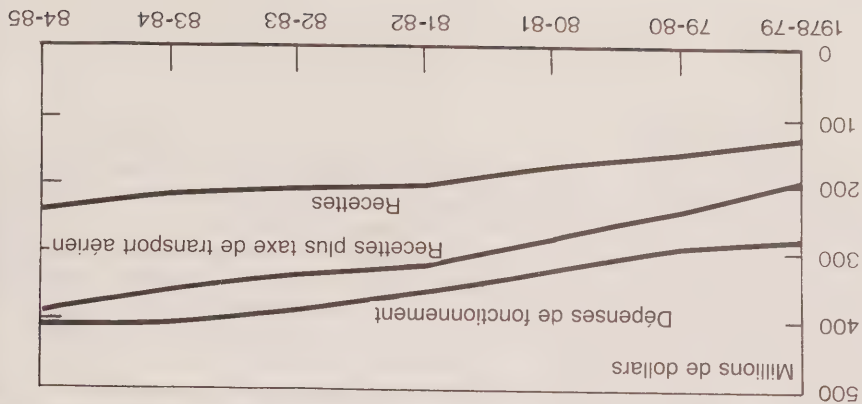


Tableau 3-7: Principaux aéroports fédéraux - État récapitulatif des dépenses (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.	Dépenses réelles	1984-1985
Exploitation des aéroports									
Services aéroportuaires	49 166	448	47 377	448	60 245	712			
Entretien et réparation									
des installations	87 881	1 079	84 675	1 077	109 937	1 452			
Services de gestion, d'administration et autres services de soutien spécialisés	21 254	403	20 481	403	24 649	470			
	158 301	1 930	152 533	1 928	194 831	2 634			
Autres coûts et frais									
Frais de contrôle de la circulation aérienne	61 201		52 676		84 622				
Services de gestion et de soutien spécialisés	44 530		43 718		54 829				
Amortissement	53 801		53 692		60 423				
Subventions tenant lieu de taxes	21 309		21 309		23 413				
Intérêts	-		6 764		899				
	180 841		178 159		224 186				
	339 142	1 930	330 692	1 928	419 017	2 634			
Nombre d'aéroports	9		9		23				

Les activités aéroportuaires permanentes absorberont 158 millions de dollars ou 47 % du budget de fonctionnement global des "Principaux aéroports fédéraux". Deux grands facteurs (tableau 3-8) influent sur les coûts de fonctionnement des aéroports, soit les heures d'ouverture des aéroports pour les besoins des transporteurs aériens et du public voyageur ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir pour l'arrivée et le départ des aéronefs.

Description

Liste des aéroports: Cet élément regroupe les neuf plus grands aéroports du Canada, soit ceux de Halifax, de Montréal-Mirabel, de Montréal-Dorval, de Toronto, d'Ottawa, de Winnipeg, de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver. L'année financière 1984-1985 a été la dernière année de fonctionnement du fonds renouvelable composé de 23 aéroports.

Exploitation: L'exploitation des aéroports comprend deux tâches principales: la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et la réparation des installations aéroportuaires. Le contrôle de sécurité des passagers et des bagages est l'un des plus importants services aéroportuaires. Les services de police et de sauvetage en cas d'incendie ou d'écrasement sont au nombre des autres services offerts.

Les installations aéroportuaires qui nécessitent un entretien et des réparations comprennent une multitude de bâtiments (p. ex.: les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (p. ex.: les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent entre autres les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, du déneigement et des réparations.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses: Le tableau 3-7 contient une ventilation des prévisions en matière de dépenses de fonctionnement des "Principaux aéroports fédéraux" pour l'exercice 1986-1987. Etant donné que ces aéroports doivent normalement récupérer tous leurs coûts de fonctionnement, les dépenses comprennent les frais pour les services de contrôle de la circulation aérienne assurs à proximité immédiate de chaque aéroport par l'activité "Services de navigation aérienne", l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes versées par Travaux publics ainsi que les frais d'intérêts liés aux dépenses nettes imputées au fonds renouvelable des "Principaux aéroports fédéraux". Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien spécialisés représentent les coûts récupérés par l'élément "Autres aéroports" et l'activité "Direction et Administration" au chapitre des services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, d'ingénierie et des autres services de soutien technique qui sont fournis à cet élément. (Pour plus de détails concernant ces frais et les frais de contrôle de la circulation aérienne, se reporter à la page 6-46.)

On trouvera à la Section III - Renseignements supplémentaires, page 6-54, des états récapitulatifs de l'utilisation projetée des crédits du fonds renouvelable et des profits ou des pertes enregistrés par chaque aéroport.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La pérémpition de 19,5 millions de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement est attribuable aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires. L'écart de 33,9 millions de dollars au chapitre des dépenses en capital s'explique par des retards dans la livraison du matériel, des reports de projets, des réductions dans le coût de certains projets et des soumissions avantageuses. La sous-utilisation des années-personnes est le résultat de l'exécution du programme d'immobilisations et est compensée par une sur-utilisation au titre des "Autres aéroports".

Tableau 3-6: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985				
Données	Budget	Différence		
réelles	principal		\$	A.-P.
\$	\$	\$		
Dépenses de fonctionnement	4 19 017	2 634	438 479	2 667
Dépenses en capital	129 053		162 924	(33 871)
	548 070	2 634	601 403	(53 333)
Moins : Amortissement	(60 423)		(62 581)	(2 158)
Dépenses totales	487 647	2 634	538 822	(51 175)
Receêtes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	(431 908)		(400 837)	(31 071)
Rendement net:	55 739	2 634	137 985	2 667
Financement séparé comme suit:				
Principaux aéroports	18 860	16 253		2 607
Fonds renouvelable	36 879	121 732		(84 853)
Crédit 80	55 739	137 985		(82 246)

Note: Les données réelles et les données contenues dans le Budget principal pour 1984-1985 portent sur 23 aéroports.

B.1 Aéroports et services au sol connexes

Cette fonction a pour grand objectif de garantir l'existence et la fiabilité d'un système national d'aéroports civils sûr et efficace de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

Les aéroports et services au sol connexes se subdivisent en deux éléments, les "Principaux aéroports fédéraux" et les "Autres aéroports", en regard aux différents sous-objets et mécanismes de financement qui s'appliquent à chacun de ces éléments.

B.1.1 Principaux aéroports fédéraux

Sous-objetif

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils financièrement autonome accessible aux usagers du système national de transport aérien civil, de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses afférentes à cet élément représentent environ 30 % des dépenses de fonctionnement globales de l'activité et 17 % des dépenses en capital de cette dernière.

Tableau 3-5: Principaux aéroports fédéraux - Etat des activités au titre du fonds renouvelable (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévisions	1985-1986	Réelles	1984-1985	Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien ¹		Dépenses	Bénéfice d'exploitation (perte)	Ajouter : Amortissement	Ressources provenant de l'exploitation	Dépenses en capital	Besoins nets de ressources (fournies)	Nombre d'aéroports	1. Le changement apporté au niveau des ressources										
						401 532	339 142	462 800	431 908	419 017	62 390	132 108	53 801	53 692	60 423	12 891	73 314	185 800	101 400	129 053 ²	(21 134)	(84 400)	55 739	9	23

1. Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour de plus amples renseignements, se reporter à la page 6-46.
2. La somme de 36,9 millions de dollars a été financée à même le crédit 80, pour plus de détails, se reporter au tableau 3-6, page 3-9.

(16,0)

Augmentation des recettes

L'augmentation des recettes est engendrée par l'augmentation des mouvements d'aéronefs et de passagers ainsi que par la hausse de certains droits, qui ont eu les résultats suivants :

En millions
de dollars

Location et concessions

14,0

Taxes d'atterrissage

2,0

Augmentation de la taxe de transport aérien

(14,0)

L'augmentation est attribuable à la
majoration de la taxe.

La sur-utilisation des années-personnes est attribuable au Programme d'emploi d'être pour les étudiants. D'autres facteurs y ont contribué, soit les ressources affectées à la révision des crédits votés du programme de l'Air et les ressources requises pour la mise en oeuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne en matière de réorganisation.

Explication de la différence: Les besoins financiers réels étaient de 161 millions de dollars ou de 17,4 % inférieurs à ceux projetés dans le Budget principal. Cette réduction s'explique en grande partie comme suit:

En millions de dollars

Réduction des dépenses de fonctionnement (54,0)

La réduction enregistrée dans les secteurs ci-dessous est le résultat de mesures de restrictions appliquées aux dépenses discrétionnaires et de leurs répercussions sur les frais généraux de fonctionnement.

Transport et communications 7,0
Matériel et fournitures 6,0
Services professionnels et spéciaux 10,0

Réparations

5,0

Temps supplémentaire

4,0

et allocations

Restrictions et retards au chapitre de la dotation

9,0

Coûts indirects

11,0

Dépenses diverses

2,0

Réduction des dépenses en capital

(73,0)

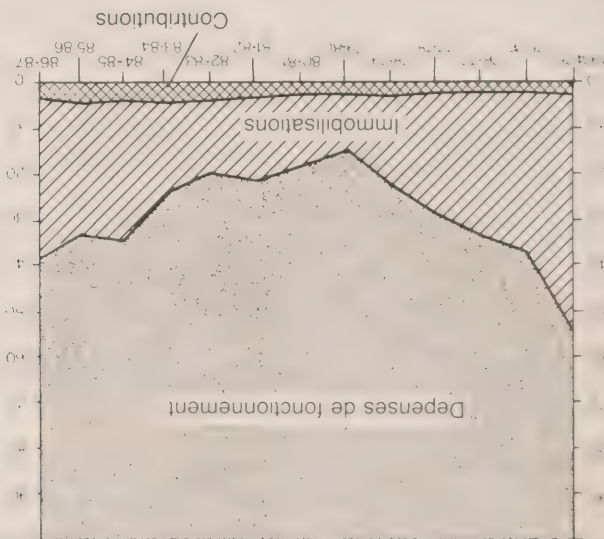
La réduction est attribuable à des retards dans la livraison du matériel (31 millions de dollars), au report de projets (16 millions de dollars), à des retards dans la construction (19 millions de dollars) et à des soumissions avantagées (7 millions de dollars).

Réduction des subventions et contributions

(4,0)

La réduction découle de retards dans des projets au chapitre des contributions au programme des aéroports locaux et commerciaux locaux.

Tableau 3-3: Aperçu des dépenses totales pour douze années - Répartition par type de ressources (pourcentage)



Examen du rendement financier

Tableau 3-4: Examen des besoins financiers de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
	Besoins	Réels	Budget principal
			Différence
Aéroports et services au sol connexes	55 739	137 985	(82 246)
Principaux aéroports fédéraux	226 967	231 769	(4 802)
Autres aéroports	282 706	369 754	(87 048)
Services de navigation aérienne	313 138	365 814	(52 676)
Réglementation aérienne	50 483	62 834	(12 351)
Services aux aéronefs	96 572	102 188	(5 616)
Direction et Administration	18 420	21 435	(3 015)
Années-personnes autorisées	12 472	12 383	(89)
	761 319	922 025	(160 706)

Nota: Les données réelles et le Budget principal pour 1984-1985 tiennent compte du transfert de ressources à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

En millions
de dollars

- | Projet | Impact | Impact |
|--------|---|--------|
| ● | Réduction des dépenses de fonctionnement | (8,0) |
| ● | Réduction attribuable à la diminution du déficit et aux mesures de restrictions. | |
| ● | Réduction des dépenses en capital | (33,0) |
| | Réduction entraînée par des retards au chapitre de la construction et par des reports de projets. | |
| ● | Réduction des recettes | 9,0 |
| ● | Augmentation de la taxe de transport aérien | (13,0) |

Tableau 3-2 : Dépenses et recettes prévues de l'activité pour 1986-1 (en milliers de dollars)

[illegible]

3-4 (Transports)

* Y compris les transactions internes se chiffrant à 105,7 millions de dollars.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1986-1987 sont de 8 millions de dollars ou de 1 % inférieurs aux dépenses prévues pour 1985-1986. Cette différence est d'abord et avant tout attribuable aux facteurs suivants:

Augmentation des dépenses de fonctionnement	17,0
Augmentation de 8 millions de dollars (1,5 %) des dépenses afférentes aux salaires et au personnel et augmentation de 9 millions de dollars (3,0 %) des dépenses afférentes aux biens et services par rapport aux prévisions de 1985-1986.	107,0
L'augmentation projetée doit permettre le maintien du grand programme d'investissement destiné à la rénovation et au remplacement de l'équipement de navigation aérienne (y compris le RAMP) et des installations aéroporquaires.	(8,0)
Réduction des subventions et contributions	(59,0)
Réduction attribuable à la diminution de la portée du programme de construction dans le Nouveau-Québec.	(65,0)
Augmentation des recettes engendrées par l'accroissement du volume de trafic et la hausse de certains droits.	
Augmentation de la taxe de transport aérien	
Augmentation attribuable à la révision du taux et au volume de mouvements de passagers.	

Etat financier récapitulatif

Tableau 3-1 : Besoins financiers nets (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévisions*	Différence	Détails à la Page
B.1 Aéroports et services au sol connexes				
B.1.1 Principaux aéroports fédéraux	(21 134)	(84 400)	63 266	3-8
B.1.2 Autres aéroports	51 564	218 722	(167 158)	3-14
	30 430	134 322	(103 892)	
B.2 Services de navigation aérienne	526 052	387 700	138 352	3-20
B.3 Réglementation aérienne	58 010	50 100	7 910	3-25
B.4 Services aux aéronefs	66 476	105 100	(38 624)	3-29
B.5 Direction et Administration	10 063	21 651	(11 588)	3-33
	691 031	698 873	(7 842)	
Années-personnes autorisées	11 882	12 409	(527)	6-2

* Les prévisions pour 1985-1986, qui se fondent sur les données dont disposait la direction le 30 septembre 1985 et qui sont rajustées en fonction des transferts de ressources depuis les "Autres aéroports" et la "Direction et l'Administration" à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985, sont de 45 millions de dollars ou de 6 % inférieures aux prévisions contenues dans le Budget principal de 1985-1986, qui s'élevaient à 744 millions de dollars. On obtiendra des prévisions sur cet écart à la rubrique "Explication des prévisions pour 1985-1986" à la page suivante.

L'activité du transport aérien englobe la réglementation essentielle du système national de transport aérien civil pour la sécurité des aéronefs, des voyageurs et du fret aérien; l'établissement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile; l'établissement et l'exploitation du système national d'aéroports civils; et la prestation des services aux aéronefs reçus pour l'exploitation du programme des transports.

Objectifs de l'activité

Contribuer à la prestation, au Canada, d'un système national de transport aérien civil sûr et efficace, à cet effet, garantir la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien par l'intermédiaire de la réglementation et du contrôle ainsi que de l'établissement, de l'exploitation et de l'entretien efficaces des installations et des services essentiels de navigation aérienne et d'aéroport.

Les objectifs et sous-objectifs sont décrits sous chacune des fonctions.

Table des matières pour l'activité

B.1	Aéroports et services au sol connexes	3-8
B.1.1	Principaux aéroports fédéraux	3-8
B.1.2	Autres aéroports	3-14
B.2	Services de navigation aérienne	3-20
B.3	Réglementation aérienne	3-25
B.4	Services aux aéronefs	3-29
B.5	Direction et Administration	3-33

Autres données de base

Des renseignements sur les activités des Administrations se trouvent dans le plan d'exploitation de chacune des quatre administrations de pilotage. Aucune aide financière n'est prévue dans le budget de 1986-1987 et les administrations de pilotage devront trouver des moyens de s'autofinancer.

A.11 Services de pilotage

Introduction

Cette fonction décrit les opérations, les besoins financiers et les sources de financement de quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands lacs est une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs: Les objectifs de chacune des administrations de pilotage sont:

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leur région respective; et
- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

État récapitulatif des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières qui leur ont permis de fonctionner avec une faible aide, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le déclin constant du trafic maritime, jumelé aux retards de mise en oeuvre des augmentations tarifaires nécessaires dans certaines régions a toutefois engendré un besoin d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par le biais de mesures de réduction des coûts d'exploitation.

Tableau 2-44: Dépenses (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1986-1987		1985-1986		1984-1985	
		Prévues		Réelles			
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les pertes d'exploitation		-	485	-	90*	-	1 477*
o Atlantique		-	1 793	-	1 801	-	263
o Laurentides		-	-	-	-	-	-
o Grands lacs		-	-	-	-	-	-
Patrimoine budgétaires		-	4 079	-	1 830	-	-

*Comprend une compensation pour les pertes de recettes relatives à la visite des Grands voiliers (Québec 1974-1984).

La Voie maritime amène les navires de Montréal (tableau 6-17, page 6-53), qui se trouvent à 6 mètres au-dessus du niveau de la mer, et les fait passer par 7 écluses (cinq canadiennes et 2 américaines) jusqu'au lac Ontario, à quelque 75 mètres au-dessus du niveau de la mer. Avec ses 8 écluses, le canal Welland les élève ensuite jusqu'au lac Érié, à une hauteur de 174 mètres au-dessus du niveau de la mer. Toutes les écluses de la Voie maritime sont de dimensions semblables et peuvent accueillir des navires mesurant 222,5 mètres de longueur sur 23,2 mètres de largeur.

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de la Société se trouvent dans le plan d'exploitation de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours de la période de 1983 à 1990, le trafic, dans les deux sections, devrait augmenter chaque année par rapport à 1981-1982 au rythme moyen de 1,9 %. D'ici à 1990, le transport de marchandises devrait atteindre 54,5 millions de tonnes dans la section Montréal-lac Ontario et 62,5 millions dans la section du canal Welland.

En présupposant qu'aucune amélioration ne soit apportée, la Voie maritime atteindra vraisemblablement sa capacité maximale vers l'an 2000. L'Administration dispose donc d'environ 15 années pour planifier les améliorations requises. La présente stratégie d'investissement prévoit une stratégie d'améliorations selon laquelle des dépenses en capital raisonnables seront engagées aux fins d'apporter les améliorations voulues au cours de ces quinze années.

Le tableau 2-43 décrit les dépenses prévues de 1985 à 1989 aux fins des projets d'entretien.

Tableau 2-43: Dépenses d'entretien (en milliers de dollars)

	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990
Dépenses	6 341	13 532	13 150	10 657	9 801	9 153	9 678

(1) Comprend les projets financés par le biais du Programme spécial de relance.

Les dépenses d'entretien de 1984-1985 et de 1985-1986 sont supérieures à celles du reste de la période de planification du fait que des dépenses imprévues se sont révélées nécessaires, y compris la réparation des ponts levants à la suite de l'incident survenu à Valleyfield, en novembre 1984.

Cette fonction résume les modalités d'exploitation, les besoins financiers et les sources de financement de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, une société d'Etat de l'annexe C-1.

Objectifs: Les objectifs de l'Administration sont:

- d'offrir, d'exploiter et d'entretenir une voie navigable en eau profonde, de Montréal jusqu'au lac Érié;
- de veiller au mouvement sûr et efficace des navires ainsi qu'à la protection de l'environnement, et
- de recouvrer les coûts connexes afin de fonctionner de façon autonome.

État récapitulatif des ressources

L'Administration n'a pas eu besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral depuis sa réorganisation, en 1977.

Tableau 2-42: Dépenses et déboursés (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1986-1987	1985-1986	1984-1985
Paiement budgétaire à l'Administration	de la voie maritime du Saint-Laurent	-	-	3 000*
	pour le projet de remise en état	-	-	3 000*

*Financement de la remise en état du canal Welland compris dans le programme spécial d'immobilisation.

Description

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est chargée de maintenir, d'exploiter et d'entretenir une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié, de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Une collaboration étroite entre ces deux organismes est nécessaire, principalement en ce qui a trait aux tarifs et aux opérations.

Tableau 2-41: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
Différence	Budget principal	Règl	Aide financière accordée à la Société
			"Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée"
			Paléments budgétaires
		4 387	4 387
		-	-

Description

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée : La Société tire la majorité de ses recettes (près de 90 %) des péages imposés aux usagers du pont Champlain. Aucune modification tarifaire n'a été apportée depuis l'ouverture du pont en 1962. Depuis cette même année, aucun péage n'est imposé sur le pont Jacques Cartier. La Société est financièrement dépendante du gouvernement fédéral, son passif excédant son actif d'environ 85 millions de dollars; dès lors, la Société cherche présentement à améliorer sa situation financière.

Le gouvernement fédéral s'en tient toujours à la pratique de rembourser à la Société ses déficits d'exploitation, après rajustement des articles de dépenses tels que l'amortissement et les avantages cumulatifs de cessation d'emploi des employés, ce qui n'exige pas de sorties de fonds en espèces.

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de la Société se trouvent à la Partie II du Budget de même que dans le plan d'exploitation de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Cette fonction résume l'appui financier du gouvernement fédéral à l'égare de la Société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée", une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette société administre, contrôle, exploite et entretient les ponts Jacques Cartier et Champlain, dont une partie de l'autoroute Bonaventure, à Montréal, au Québec.

Objectif: L'objectif de la Société est d'offrir au public des voies transitaires sûres et efficaces sur les ponts, les voies et la section de l'autoroute relevant de sa compétence et d'assurer ce service sans recourir à des crédits budgétaires.

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction représente moins de 1 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987.

Tableau 2-40: Dépenses (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1986-1987	Aide financière accordée à la Société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée"		Rendement financier antérieur	
Prévues	Réelles					
1985-1986	1984-1985					
3 855	4 387	2 488				

Rendement financier de 1984-1985: Bien que la Société ait obtenu le plein montant autorisé, l'appui financier nécessaire n'a été que de 4 174 000 \$. Les dépenses de fin d'année ont été inférieures aux prévisions, créant ainsi un surplus qui a été remboursé par la Société au

Fonds du revenu consolidé au cours de l'exercice financier de 1985-1986.

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de la Société se trouvent à la Partie II du Budget de même que dans le plan d'exploitation de Ports Canada.

Les dépenses prévues au programme d'immobilisation de Ports Canada pour l'exercice financier de 1986 s'élèvent à 135 millions de dollars, dont 8 867 millions seront obtenus par le biais de subventions budgétaires. Ports Canada prévoit aussi rembourser 1,8 million de dollars au gouvernement au cours de l'année. Étant donné que l'exercice de la Société correspond à l'année civile et non pas à l'exercice financier du gouvernement, le montant des fonds gouvernementaux fournis à même les crédits parlementaires ne coïncidera pas nécessairement à l'utilisation des capitaux signalée par la Société durant une année donnée. Le tableau 2-39 donne un résumé des besoins financiers de Ports Canada.

Tableau 2-39: Ports Canada - État récapitulatif des besoins en capitaux provenant des crédits en milliers de dollars par année civile)

Besoins des années futures	Budget 1986	Coût des dépenses prévues des années antérieures	Coût estimatif des années antérieures	total
Sept-Illes, Québec				
Rénovation des installations portuaires	6 267	24 810	34 041	
Churchill, Manitoba				
Remplacement d'un remorqueur	2 600	639	3 239	
	8 867	25 449	37 280	
	2 964			

Ports Canada, dont le bureau central se trouve à Ottawa, exploite des ports et des installations connexes à 15 endroits au Canada (tableau 6-16, page 6-53). Ces ports reçoivent près de la moitié du trafic-marchandises maritime au Canada. Plusieurs de ces derniers exploitent en outre des terminus pour passagers. Ces ports sont exploités comme ports non constitués relevant de la compétence de la Société ou comme sociétés de port locales. En outre, Ports Canada est actionnaire majoritaire de Ridley Terminals Inc., une entreprise conjointe de la Société et de Federal Commerce and Navigation Limited, une importante compagnie dont le siège social se trouve à Montréal. La Société détient 90 % des actions ordinaires. Le financement de la dette garanti par le gouvernement du Canada jusqu'à concurrence de 205 millions de dollars, prévoit le financement partiel des installations de manutention du charbon. Ridley Terminals Inc. fournit le reste des capitaux de financement; plus précisément, chacun des deux associés de cette société fournit la moitié de leur participation commune. Les terres et l'infrastructure sont louées de la Société du port de Prince Rupert.

Description

Appui financier accordé à Ports Canada aux fins de l'acquisition et de la rénovation de biens :	Palements budgétaires	Emprunts	Réal	Budget principal	Différence
	35 167	2 570	37 737	36 409	1 328
	2 948	(1 620)			

Tableau 2-38: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Rendement financier de 1984-1985: Une réduction du coût estimatif total du terminus charbonnier de Prince Rupert a permis d'économiser 0,5 million de dollars. La société a reçu l'autorisation, dans le budget supplémentaire, de devancer la construction des nouvelles installations portuaires à Sept-Îles et à Grande-Anse, Châteauguay et de dépenser 3,4 millions de dollars qui n'avaient pas été prévus dans le budget original.

Rendement financier antérieur

Tous les prêts consentis à Ports Canada portent intérêt, lequel varie de 6,25 % à 15,625 %. Une liste complète des emprunts figure au tableau 6-11, page 6-48.

Introduction

Cette fonction résume l'appui financier accordé par le gouvernement fédéral à Ports Canada. La Société canadienne des ports et les sociétés de port locales (au nombre de six) sont toutes des sociétés d'Etat de l'annexe C-2.

Objectif: L'objectif de la politique portuaire nationale du Canada, aux termes de la Loi sur la Société canadienne des ports, est de mettre en place un réseau portuaire qui :

- soit un outil utile pour l'atteinte des objectifs commerciaux internationaux du Canada, d'une part, et nationaux, régionaux, locaux, économiques et sociaux, d'autre part;
- soit rentable;
- offre, selon des conditions équitables, des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;
- offre aux sociétés locales un degré élevé d'autonomie de gestion et d'exploitation, compte tenu de la responsabilité du ministre des Transports d'assurer le bon fonctionnement et la rentabilité du réseau national de transport et de veiller à l'utilisation optimale des ressources;
- soit coordonné avec les autres activités maritimes de même que les réseaux de transport terrestre et aérien.

Etat récapitulatif des ressources

Cette fonction compte pour environ 1 % des ressources totales de l'activité du transport maritime.

Tableau 2-37: Dépenses et autres affectations de fonds (en milliers de dollars)

Appui financier accordé à Ports Canada aux fins de l'acquisition et de la rénovation de biens immobiliers : Paléments budgétaires Emprunts	Budget des dépenses		Prévues		Réelles	
	1986-1987	1985-1986	1984-1985	1985-1986	1984-1985	1985-1986
	8 867	14 759	35 167	6 781	2 570	37 737
	8 867	21 540				
	8 867					

Dépenses en capital: Les principaux articles de dépenses sont la reconstruction des bases de Prescott et de Parry Sound, au coût estimatif total de 23,1 millions de dollars ainsi que l'amélioration des bases de Hay River, Dartmouth et Sorel, travaux pour lesquels 11,4 millions de dollars ont été budgétisés pour 1986-1987.

Tableau 2-35: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
Description	Budget		Différence		
	Réel	Principal			
	\$	A.-P.	\$	A.-P.	
Dépenses de fonctionnement	14 519	112	10 681	101	3 838 11
Dépenses en capital	10 722	-	13 596	-	(2 874) -
Dépenses totales	25 241	112	24 277	101	964 11

Administration maritime: Cette administration comprend les bureaux du Sous-ministre adjoint/Commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures d'imputabilité d'ensemble; de diriger les processus de planification, d'établissement de programmes et de budgétisation; d'administrer les programmes de recherche et de développement; d'exercer un contrôle financier et d'administrer les systèmes d'information de gestion. Le personnel visé conseil également en matière de politique les sociétés d'Etat relevant de la compétence du Sous-ministre adjoint, Marine.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette fonction représentent les pourcentages ci-après des dépenses de fonctionnement totales de l'activité du transport maritime:

Tableau 2-36: Direction et administration - Pourcentage des dépenses de fonctionnement totales ainsi que des paiements de transfert

Budget des dépenses				1984-1985	
	Prévues	Réelles		1985-1986	1984-1985
Total des dépenses de fonctionnement, y compris les paiements de transfert (en milliers de dollars)	460 203	437 373	419 464		
Dépenses de fonctionnement de la fonction y compris les paiements de transfert (en milliers de dollars)	9 118	9 674	14 519		
Pourcentage des dépenses de fonctionnement que représente la fonction	2,0 %	2,2 %	3,5 %		

A.7 Direction et administration

Objectif

Établir des politiques et des directives ainsi qu'administrer efficacement les installations et les services maritimes qui sont essentiels au réseau de transport national et qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, conformément aux politiques, aux règlements, aux directives et aux lignes directrices du ministère des Transports.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction compte pour 3 % du total des dépenses de l'activité de transport maritime de 1986-1987 et pour 2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-34: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987	A.-P.				A.-P.			
		\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.
Administration maritime		9 118	119	9 674	136	14 519	112	-	-
Dépenses d'exploitation*		14 943	-	13 038	-	10 722	-	-	-
Total des besoins en ressources		24 061	119	22 712	136	25 241	112	-	-

*Comprend des subventions et des contributions de 50 000 \$ en 1986-1987, de 200 000 \$ en 1985-1986 et de 250 000 \$ en 1984-1985. Voir page 6-40 pour plus de détails.

L'augmentation de 1,3 millions de dollars correspond à un changement des dépenses en capital destiné à l'amélioration de plusieurs bases (1,9 million de dollars). Cette augmentation est en partie compensée par une réduction des dépenses d'exploitation attribuable à des besoins moindres en années-personnes (17 A.-P. et 0,5 million de dollars) au chapitre du personnel, des systèmes d'information de gestion et de l'évaluation des activités du programme ainsi qu'à l'annulation d'une contribution au Conseil canadien des expéditeurs (0,1 million de dollars).

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation de 2,9 millions de dollars de dépenses en capital est attribuable aux retards de construction aux bases de la Garde côtière de Prescott (0,5 million de dollars) et de Prince Rupert (1,7 million de dollars) ainsi qu'à divers projets de moindre importance (0,8 million de dollars).

Tableau 2-33: Etat récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars).

Dépenses	Dépenses prévues des années futures	Codt	estimatif	total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses futures
Reconstruction des installations	70 502	15 432	22 878	32 192	Réparations des quais	26	-
Prolongements de quais	2 746	2 720	4 842	13 376	Relocalisation des installations	471	7 782
Autres projets importants de construction	50 446	21 856	16 165	12 425	Divers projets de moins de 250 000 \$	1 622	6 748
	10 116	1 746	1 622	6 748			
	165 282	46 755	46 004	72 525			

Versements aux commissions de port: Il existe neuf commissions de port dans tous les pays. Ces commissions sont des entités paracommerciales qui manutentionnent environ 20 % du total des marchandises transportées des contributions, des subventions ou de emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés s'établit présentement à 2,1 millions de dollars. (Voir tableau 6-11, page 6-48).

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et quais publics: La majeure partie des dépenses de fonctionnement sont consacrées à la réparation, la réfection et l'entretien préventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1986-1987 portent sur l'entretien et la réparation de l'infrastructure d'entretien même que sur des projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 32 millions de dollars. Le budget est demeuré plus ou moins stable au cours des deux dernières années. En 1984-1985, 204 projets d'entretien et de réparation de l'infrastructure de même que 19 projets de dragage d'entretien ont été exécutés. Pour 1985-1986 et 1986-1987, environ le même nombre de projets seront exécutés.

La rationalisation prévue du programme contribuera à réduire le nombre des emplacements portuaires administrés, et, de ce fait, à contrôler l'accroissement du budget d'entretien. Des normes d'entretien et d'inspection sont également mises au point afin de favoriser l'établissement de meilleurs plans de travail, ce qui permettra de stabiliser le budget d'entretien des installations.

Versements aux commissions de port: L'activité prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de certains projets d'équipement. Les projets énoncés ci-après ont été financés par l'entremise du programme spécial de relance.

Tableau 2-32: Versements aux commissions de port (en milliers de dollars)

Commissions de port / utilisation	Budget des dépenses		Prévues	Réelles
	1986-1987		1985-1986	1984-1985
Hamilton - construction du complexe portuaire	1 160	2 000	3 049	
Windsor - Port de plaisance du secteur ouest	-	-	515	
Total	1 160	2 000	3 564	

Dépenses en capital: Le tableau 2-33 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987.

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation de 11,4 millions de dollars de dépenses d'exploitation est attribuable au fait que les travaux de dragage ont été exécutés à des coûts moindres que prévus et que les projets de réparation des quais ainsi que de construction des ouvrages de protection des rives ont été retardés ou reportés. L'annulation de 1,8 million de dollars de dépenses en capital a été compensée en partie par une décision d'accélérer la construction du complexe portuaire de la Commission portuaire de Hamilton.

Tableau 2-31: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985				
Réal		Budget principal		Différence
\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$
<hr/>				
25 093	84	36 441	87	(11 348) (3)
Dépenses de fonctionnement				
30 910	3	32 662	3	(1 752) -
Dépenses en capital				
3 564	-	2 130	-	1 434 -
Versements aux commissions portuaires				
59 567	87	71 233	90	(11 666) (3)
Dépenses totales				

Description

Havres et quais publics: Cet organisme est chargé de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 341 emplacements portuaires destinés à répondre aux besoins en transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Au total, ces ports reçoivent 20 % du total des marchandises transportées par eau au pays, soit 70 millions de tonnes en 1984. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes et sont administrés par Transports Canada au titre de ports publics.

Des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des ports se retrouvent à divers emplacements en fonction des besoins des usagers. Au niveau local, les autorités portuaires doivent veiller à l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, trancher les différends entre les usagers et percevoir des droits auprès de ces derniers. Certains services directs tels que la manutention des cargaisons ne sont pas offerts à ces ports par le gouvernement fédéral.

A.6 Havres et quais publics

Objectif

Développer, administrer et entretenir les ports et les installations portuaires désignées afin de répondre aux besoins du secteur du transport maritime commercial et d'assurer la sécurité ainsi que l'efficacité du réseau national de transport maritime.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette fonction représentent environ 10 % des dépenses totales de l'activité de transport maritime de 1986-1987 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 2-30: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987		1985-1986		1984-1985	
	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.
Havres et quais publics	6 096	-	6 096	-	4 316	-
Dredgagem	26 639	-	24 179	-	12 290	-
Réparations	5 237	87	5 083	87	8 487	84
Gestion des ports	37 972	87	35 358	87	25 093	84
Dépenses de fonctionnement	46 004	2	31 803	3	30 910	3
Dépenses en capital	83 976	89	67 161	90	56 003	87
Versements aux commissions portuaires	1 160	-	2 000	-	3 564	-
Total des besoins en ressources	85 136	89	69 161	90	59 567	87

L'augmentation de 16 millions de dollars est attribuable à un changement des dépenses en capital engagées pour la reconstruction de quais (14,2 millions de dollars), à une hausse des travaux de réparation des quais (2,6 millions de dollars) et à une réduction du versement destiné à la Commission portuaire de Hamilton (0,8 millions de dollars). En 1986-1987, des recettes de 11 millions de dollars seront perçues sous forme de droits de quais et de port ainsi que de location. Ces recettes sont créditées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette fonction.

Tableau 2-28: Dversements d'hydrocarbures et cots de nettoyage (en milliers de dollars)

Année	Nombre d'interventions	Dépenses totales
1981-1982	68	7 198
1982-1983	41	6 056
1983-1984	139	2 099
1984-1985	87	6 480
1985-1986 (Prévue)	86	6 038
1986-1987 (Prévue)	86	6 038

Protection des eaux navigables: En 1984-1985, 1 673 demandes ont été traitées conformément aux dispositions de la Loi sur la protection des eaux navigables, laquelle régit la construction d'ouvrages dans et sur les eaux navigables de même qu'au-dessus, au-dessous et au travers de celles-ci, le tout en vue de protéger le droit du public à la navigation. En 1985-1986 et 1986-1987, on prévoit devoir traiter 1 700 demandes chaque année.

Dépenses en capital: Le tableau 2-29 résume le programme d'immobilisation prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-29: Etat récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

Dépenses	Dépenses prévues	Codt estimatif	Dépenses	Dépenses prévues	Dépenses
1986-1987	1986-1987	31 mars 1986	en années	1986-1987	1986-1987
Edifices d'entrepasage du Matériel	-	-	1 545	-	-
de lutte contre la pollution	-	-	1 545	-	-
à Vancouver et Victoria	-	-	1 545	-	-
Autres projets d'immobilisation	-	-	1 610	-	-
Importants de moins de	-	-	1 610	-	-
1 000 000 \$	-	-	1 610	-	-
Divers projets de moins	-	-	16 819	-	-
de 250 000 \$	-	-	16 819	-	-
	-	-	4 694	-	-
	-	-	2 340	-	-
	-	-	9 785	-	-
	-	-	5 495	-	-
	-	-	9 785	-	-
	-	-	19 974	-	-
	-	-	4 694	-	-
	-	-	5 495	-	-
	-	-	9 785	-	-

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 53 employés situé à son Administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouverts en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 2-28 indique le nombre d'opérations de nettoyage de cas de pollution par les hydrocarbures effectuées au cours des dernières années et les coûts connexes.

Données sur le rendement			
Inspections des navires	4 500	4 400	4 525
Vérification de plans et de dessins de navire	10 000	10 000	10 500
Examens du personnel	15 000	15 000	16 735
Exemptions délivrées	510	551	709
Sécurité des navires			
de dollars)	22 717	23 020	22 406
Dépenses de fonctionnement (en milliers			
Budget des dépenses			
1986-1987	Prévues	Réelles	
	1985-1986	1984-1985	

Tableau 2-27: Données sur le rendement et les ressources - Sécurité des navires

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Des 36 700 navires immatriculés au Canada, 5 900 doivent être inspectés. La Direction de la sécurité des navires a visité 4 525 navires et effectué 16 735 examens personnels en 1984-1985. Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction dispose d'un réseau de 30 bureaux de district et emploie 315 inspecteurs et examinateurs, tous relevant de 5 administrations régionales couvrant tout le Canada. Le tableau 2-27 donne des renseignements statistiques concernant le rendement au cours des dernières années.

Protection des eaux navigables: Aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, la Garde côtière est chargée de l'examen, de l'analyse et de l'approbation des ouvrages (ponts, barages, quais, câbles d'électricité et de téléphonie aériens et sous-marins, etc.) construits dans les eaux navigables afin de protéger le droit du public à la navigation; elle est également responsable de l'enlèvement des épaves et des enquêtes sur les cas d'obstacles à la navigation. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, laquelle vise la récupération et la protection des épaves de navire ainsi que les mesures visant à en disposer, cette composante est chargée des aspects administratifs des activités du Receveur des épaves.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: Un surcroît de dépenses en capital de 427 000 \$ a été enregistré. Celui-ci était principalement attribuable au report des dépenses annuées en 1983-1984 relativement au système de compte rendu informatisé de la Sécurité des navires. Une économie de 1,7 million de dollars au chapitre des dépenses d'exploitation s'explique du fait qu'on n'a pas eu recours au fonds de 3 millions de dollars réservé aux interventions d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures.

Tableau 2-26: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985				
	Réel	Budget principal	Différence	
	\$	A.-P.	\$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	28 757	467	50 483	481
Dépenses en capital	6 425	-	5 998	-
Dépenses totales	35 182	467	56 481	481
			(1 299)	(14)

Description

La fonction "Règlements" comprend les trois organismes suivants.

Sécurité des navires: La composante ministérielle du même nom veille à l'administration de la Loi sur la marine marchande du Canada pour le compte du Ministre. A cette fin, elle s'occupe de l'élaboration et de la promulgation de règlements et de normes; de l'inspection des navires et de l'équipement de ces derniers, des plate-formes de forage et des cargaisons afin de vérifier leur état de navigabilité; de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux navires. Elle s'occupe également de l'inspection, de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux aéroglosses; de la surveillance des programmes de formation en matière de sécurité maritime ainsi que des examens et des certificats d'officiers et de marins afin d'armer les navires en personnel compétent. Cette composante est également chargée de la surveillance, des enquêtes et de l'application des règlements visant la pollution par les navires.

Urgences: La composante ministérielle du même nom s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressource lors d'incidents de pollution maritime d'autres sources. Elle est chargée de l'évaluation, de l'achat et de l'entretien de l'équipement de lutte contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe régulièrement de tenir des exercices auxquels participent les effectifs de la Garde côtière et le personnel d'autres organismes.

A.5 Réglements

Objectif

Administrer, élaborer et appliquer les règlements et les normes régissant la navigabilité des navires, la sécurité de leur cargaison et la sécurité des opérations afin de réduire le nombre d'accidents mettant en cause des navires et des membres d'équipage ainsi que de prévenir la pollution par les navires, veiller à ce que les ouvrages placés dans et sur les eaux navigables, au-dessus, au-dessous et au travers de celles-ci ne nuisent pas aux droits du public à la navigation; atténuer les répercussions sur l'environnement de la pollution attribuable aux déversements de substances par les navires.

État recapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction "Réglements" représentent environ 4 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 8 % du total des années-personnes.

Tableau 2-25: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1986-1987	1985-1986	1984-1985
\$ A.-P.	\$ A.-P.	\$ A.-P.

Sécurité des navires	22 717	395	23 020	400	22 406	378
Urgences	6 983	62	4 743	59	4 630	58
Protection des eaux navigables	1 601	27	1 661	30	1 721	31
Dépenses de fonctionnement*	31 301	484	29 424	489	28 757	467
Dépenses en capital	5 495	-	3 400	-	6 425	-
Total des besoins en ressources	36 796	484	32 824	489	35 182	467

*Comprend des subventions et contributions de 14 000 \$ en 1984-1985. Voir page 6-40 pour plus de détails.
1985-1986 et de 14 000 \$ en 1984-1985. Voir page 6-40 pour plus de détails.

L'augmentation de 4 millions de dollars résulte d'un changement de 2,1 millions au chapitre des dépenses en capital pour la construction d'édifices d'entreposage du matériel de lutte contre la pollution à Vancouver et Victoria et d'une augmentation de 2 millions de dollars du fonds pour éventualités. Cette dernière augmentation avait été jugée non nécessaire en 1985-1986.

Environ 3,6 millions de dollars seront recouvrés du secteur privé relativement aux inspections et aux examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Ces recettes sont versées aux Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette fonction. Le financement des interventions d'urgence lors de déversements importants d'hydrocarbures est assuré par le biais d'un fonds de lutte contre la pollution de 3 millions de dollars.

Soutien: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navires qui sont membres bénévoles des unités des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime. Le tableau 2-23 décrit la croissance ainsi que le champ d'activité des Services. Le coût annuel de ce programme s'élève à 1,5 million de dollars. Les dépenses en carburant et assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et de sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisés des membres d'équipage sont remboursés aux unités des Services. Les membres des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime participent également au programme de prévention en matière de recherche et de sauvetage.

Tableau 2-23: Tendances au sein des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime - Croissance et charge de travail

Années	Nombre de membres	Nombre de navires	Nombre d'interventions
1982	1 298	607	1 042
1983	1 906	887	1 688
1984	2 514	1 230	1 879
1985 (prévu)	2 835	1 286	1 932
1986 (prévu)	3 000	1 300	2 250

Dépenses en capital: Le tableau 2-24 résume le programme d'immobilisation prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-24: État récapitulatif des projets d'immobilisation du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

Dépenses	Coût	estimatif	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses des années futures
Construction de navires de R et S	84 954		6 356	15 625	62 973
Modernisation de mi-vie du NCC	6 181		500	3 712	1 969
Alert					
Autres projets importants					
d'immobilisations de moins	853		500	353	-
de 1 000 000 \$					
Divers projets de moins	13 841		3 054	2 009	8 778
de 250 000 \$					
	105 829		10 410	21 699	73 720

unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes qui suivent la réception d'un appel de détresse. Compte tenu de la hausse des activités de navigation de plaisance pendant les mois d'été, le programme visant les embarcations de sauvetage côtières se poursuit pendant la saison estivale.

Tableau 2-22: Données sur le rendement et les ressources - Opérations de sauvetage de la Garde côtière

Budget des dépenses	1986-1987		1985-1986		1984-1985	
	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles
dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)	36 617	34 483	8 830	5 028	44 866	43 313
Soutien des navires						
Autres						
Variables importantes choisies influant sur les ressources	314 000	296 149	269 030			
Heures-navires consacrées						
Utilisation des services						
Interventions de la Garde côtière lors d'incidents	3 700	4 000	4 282			

Recherche et sauvetage, prévention: Un important programme de sécurité nautique, au coût estimatif de 1,9 million de dollars en 1986-1987, est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de matériel vidéo, de réclames publicitaires télévisées et radiophoniques, de publications telles que le Guide de sécurité nautique et le Manuel de sécurité des pêcheurs en eaux intérieures. Ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité et à mener des inspections de courtoisie. Les démonstrations sur la sécurité sont centrées sur la formation des éducateurs. C'est donc dire que ces derniers transmettent ensuite les connaissances ainsi acquises à bon nombre de plaisanciers et de pêcheurs. En 1984-1985, 1 400 ateliers de formation ont ainsi été donnés contre 1 450 en 1985-1986. En 1986-1987, 1 500 de ces ateliers devraient être tenus.

Tableau 2-21: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
	Réel	Budget principal	Différence	A.-P.	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	42 176	742 44 714	751	(2 538)	(9)
Dépenses en capital	9 378	1 10 154	-	(776)	1
Dépenses totales	51 554	743 54 868	751	(3 314)	(8)

Description

Cette fonction vise à réduire au minimum les pertes de vie dans le secteur maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: Ces opérations visent la mise en place de ressources principalement affectées à la recherche et au sauvetage ainsi que d'installations connexes, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale.

Recherche et sauvetage, prévention: La campagne de sécurité s'adressant aux utilisateurs de petites embarcations se fait par l'entremise de programmes d'information visant à rendre le public plus conscient de certaines questions de sécurité.

Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, propagande et soutien: En complément de ses opérations de sauvetage, la Garde côtière encourage et soutient les activités des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, lesquels disposent de ressources de recherche et de sauvetage à divers endroits du pays et participent à des programmes de sécurité nautique.

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière participe à l'exploitation, effectifs à l'appui, des centres de coordination du sauvetage de Halifax, en Nouvelle-Ecosse, de Trenton, en Ontario et de Victoria, en Colombie-Britannique. En outre, elle assure le fonctionnement des sous-centres de sauvetage maritime de St-Jean, à Terre-Neuve et de Québec, au Québec. A partir de ces centres, la Garde côtière exploite 40 navires de recherche et de sauvetage, 30 embarcations de sauvetage côtières et 3 aéronefs. Les unités principales sont exploitées 24 heures durant, 7 jours par semaine, et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources exclusivement affectées à la recherche et au sauvetage. Ces

A.4 Recherche et sauvetage en mer

Objectif

Veiller à l'exploitation efficace d'installations et de services de recherche et de sauvetage en mer afin de prévenir les accidents mortels et les blessures; accroître la participation bénévoles aux programmes existants des secteurs public et privé destinés à promouvoir la sécurité nautique, afin de réduire la charge de travail des services de recherche et de sauvetage de la Garde côtière.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction de recherche et de sauvetage représentent environ 9 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 12 % du total des années-personnes.

Tableau 2-20: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.

Opérations de sauvetage de la	44 866	702	43 313	702	38 016	695
Garde côtière						
Recherche et sauvetage, prévention	2 651	29	1 926	29	2 691	30
Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, propagande et soutien	1 565	15	1 538	15	1 469	17
Dépenses de fonctionnement*	49 082	746	46 777	746	42 176	742
Dépenses en capital	21 699	-	6 459	1	9 378	1
Total des besoins en ressources	70 781	746	53 236	747	51 554	745

*Comprend des subventions et des contributions de 955 000 \$ en 1986-1987, de 900 000 \$ en 1985-1986 et de 784 000 \$ en 1984-1985. Voir page 6-40 pour plus de détails.

La hausse de 2,3 millions de dollars des dépenses d'exploitation est principalement attribuable aux ajustements approuvés de la charge de travail et aux augmentations salariales. La hausse des dépenses en capital de 15,2 millions de dollars est liée au programme de remplacement des navires.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation de près de 1 million de dollars au chapitre des dépenses en capital est attribuable aux retards de construction des navires et de divers projets d'équipement. L'annulation de 8 années-personnes et de 2,5 millions de dollars de dépenses d'exploitation provient d'économies réalisées du fait du retard de mise en service des nouveaux navires de recherche et de sauvetage.

Tableau 2-19: Etat récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

Depenses	Depenses prévues des années futures	Codt estimatif total	31 mars 1986	en 1986-1987	Depenses
Plan d'investissement de la					
Flotte					
Projet important de la					
Couronne - Classe 1200					
Prolongement de vie :					
	-	6 989	-	6 989	-
	5 364	102 195	76 529	20 302	5 364
J.A. MacDonald					
	5 364	109 184	76 529	27 291	5 364
Balises de ralliement des					
hélicoptères sur les navires					
	-	1 014	829	185	-
de la GOC					
Remplacement des gyrocompas des					
	-	1 805	1 658	147	-
navires de la GOC					
Remplacement des pupitres de					
	-	2 502	2 352	150	-
navires					
communication à bord des					
	-	2 502	2 352	150	-
Téléscripteur radio pour les					
	2 370	2 610	-	240	2 370
navires de la GOC					
Remplacement des systèmes					
	18 339	20 420	-	2 081	18 339
de la GOC					
Autres projets Importants					
	369	1 634	915	350	369
de moins de 1 000 000 \$					
	8 064	13 656	3 654	1 938	8 064
Projets divers de moins					
	29 142	43 641	9 408	5 091	29 142
de 250 000 \$					
	34 506	152 825	85 937	32 382	34 506

Tableau 2-17: Données sur le rendement et les ressources - Autres services

Budget des dépenses	Prévues	Réelles			
			1986-1987	1985-1986	1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)					
Ravitaillement de l'Arctique	7 513	7 513	8 761		
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	16 048	17 591	7 456		
Canarctic Shipping Company Limited	2 116				
Données sur le rendement	25 677	28 988	25 322		
Ravitaillement de l'Arctique					
Tonnes de marchandises transportées	46 000	44 289	46 094		
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux					
Heures-navires consacrées	14 800	14 800	14 359		

Les données sur le rendement de Canarctic sont présentées séparément, au tableau 2-18 du fait que cette entreprise est exploitée selon l'année civile.

Tableau 2-18: Statistiques financières et d'exploitation de Canarctic Shipping Company Limited

			Prévues			
			1986	1985	1984	1983
			1985	1984	1983	1982
Résultats financiers (en milliers de dollars)						
Recettes	10 800	4 609	6 756	6 750	6 485	
Dépenses	12 916	8 493	9 347	9 216	9 695	
Excédent des dépenses sur les recettes	2 116	3 884	2 591	2 486	3 210	
Modifications apportées au NM Arctic	-	-	6 514*	-	-	
Subventions gouvernementales	2 116	3 884	9 105	2 486	3 210	
Tonnes de marchandises transportées (en milliers de tonnes)	181	104	130	132	131	
*Contribution du gouvernement fédéral. Coût estimatif total du projet : 25 millions de dollars.						

Dépenses en capital: Le tableau 2-19 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-16: Données sur le rendement et les ressources -
 Déglacage et escorte

Budget des dépenses	Prévu	Réel	Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)		
			1986-1987	1985-1986	1984-1985
Services assurés par des navires	43 387	39 110	48 991	1 007	13 916
	1 567	1 567			
	6 588	472			
Autres					
<hr/>					
Demandes de service	2 758	2 704	2 651		
Navires escortés					
Services assurés par la flotte					
de la Garde côtière					
Heures-navires consacrées	45 259	44 372	43 503		

Le Budget des dépenses de 1986-1987 et les prévisions de 1985-1986 sont fondés sur des conditions de navigation dans les glaces de difficultés moyennes établies à partir de données recueillies au cours des années précédentes au regard des secteurs desservis. Les besoins réels en ressources peuvent varier si l'état des glaces change considérablement par rapport auxdites conditions moyennes.

Lutte contre des inondations: Les besoins en ressources d'exploitation sont fondés sur une moyenne de 130 jours de travail exécuté par les navires aux fins de la lutte contre la formation d'embâcles. Ce nombre de jours n'a pas varié de façon importante au cours des dernières années.

Reconnaissance dans les glaces: Le coût d'exploitation de ce service en 1986-1987 est estimé à 17,2 millions de dollars, ce qui représente le coût d'un contrat de 2 200 heures de vol.

Recherche et développement dans l'Arctique: Ce programme finance près de 100 projets de recherche sur le transport maritime dans l'Arctique. Une évaluation du programme a eu lieu en 1984 et la principale conclusion fut fait que ce dernier avait atteint ses objectifs de façon fort concluante. La majeure partie des avantages retirés de ce programme touche le transport maritime en général et non pas seulement le transport dans l'Arctique. Qui plus est, les connaissances technologiques acquises pourrout être utilisées dans nombre de secteurs autres que celui du transport maritime.

Autres services: Les tableaux 2-17 et 2-18 contiennent des données sur le rendement et les dépenses de fonctionnement nécessaires à la prestation des trois autres services offerts dans le contexte de la présente activité.

Autres services: Les autres services assurés dans le cadre de la présente fonction sont décrits ci-après.

- Ravitailllement de l'Arctique - Il s'agit de la coordination d'une mission annuelle de ravitailllement de l'est de l'Arctique afin d'approvisionner les communautés isolées du Nord et les emplacements de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement.
- Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux - Cette activité vise l'affectation de navires et d'aéronefs à l'appui d'opérations précises menées par d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Au nombre de ces services, citons, notamment, l'affectation de NGCC John Cabot par Téléglobe Canada et l'affectation de navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans, aux fins de l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique.
- Canarctic Shipping Company Limited - Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le NM Arctic, un vraquier expérimental de classe arctique 2 en vue d'accroître la compétence du Canada en ce qui a trait à la technologie des navires de charge/brise-glace ainsi que pour démontrer la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'Arctique. Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik pendant l'été, au moyen du NM Arctic. De concert avec Federal Commerce and Navigation, Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris, située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'étude quant à la conception et à l'état des glaces de l'Arctique. Les résultats ainsi obtenus sont communiqués aux entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dégelage et escorte: Sept brise-glace sont exclusivement affectés à cette fin. A cette flotte s'ajoutent les navires affectés aux aides à la navigation qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des données statistiques sur le rendement apparaissent au tableau 2-16.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation d'environ 12 millions de dollars de dépenses en capital est principalement attribuable aux retards de construction du brise-glace de classe 1200 (10,5 millions). Le surcroît de 7,7 millions de dépenses d'exploitation a été en partie compensé par un montant de 7,5 millions de dollars, obtenus du budget supplémentaire, principalement pour le NM Arctic. Le solde est attribuable à des conditions de glaces plus rigoureuses.

Tableau 2-15: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
	Budget	Réel	Différence		
	\$	A.-P.	\$	A.-P.	
Dépenses de fonctionnement	116 125	1 150 108 379	1 150	7 746	-
Dépenses en capital	16 752	4 29 022	-	(12 270)	(4)
Dépenses totales	132 877	1 154 137 401	1 150	(4 524)	(4)
Recettes	(7 773)	- (6 722)	-	(1 051)	-
Besoins nets	125 104	1 154 130 679	1 150	(5 575)	(4)

Description

Déglaçage et escorte: Ce service vise l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glaces de la côte est, du golfe Saint-Laurent et des Grands lacs pendant l'hiver ainsi que dans l'Arctique pendant l'été. Les travaux de déglaçage ont également lieu dans certains ports, sur demande, afin de faciliter le mouvement des navires de transport et des bateaux de pêche.

Lutte contre les inondations: Sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, la gestion des glaces est assurée afin de faciliter le mouvement de ces dernières et d'éviter les dégâts et les pertes matérielles attribuables aux inondations.

Reconnaissance dans les glaces: Des aéronefs sont affrétés par le ministère de l'Environnement sur une base contractuelle, afin d'informer le secteur du transport maritime de l'état des glaces.

Recherche et développement dans l'Arctique: Ce service comprend le parrainage de projets de recherche et de développement dans l'Arctique canadien. Transports Canada assure la coordination de ce programme auquel participent Pêches et Océans Canada ainsi que Environnement Canada.

A.3 Déglaçage, Arctique et autres services maritimes

Objectif

Veiller à l'utilisation efficace des brise-glace, des hélicoptères et des autres installations et services afin d'assurer le passage sûr et rapide des navires dans les glaces et de prévenir les inondations causées par les embâcles sur le fleuve Saint-Laurent et dans d'autres régions ainsi que d'appuyer certaines activités ne relevant pas de la Garde côtière et des opérations de ravitaillement des installations gouvernementales, des compagnies privées et des communautés de l'Arctique.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel affectés à cette fonction représentent environ 16 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 18 % du total des années-personnes.

Tableau 2-14: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses		Prévues		Réelles	
1986-1987		1985-1986		1984-1985	
\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.
51 542	821	41 149	829	63 914	835
8 735	117	8 963	122	10 363	119
17 152	-	15 650	-	15 028	-
-	-	4 315	9	1 498	12
25 677	199	28 988	200	25 322	184
103 106	1 137	99 065	1 160	116 125	1 150
32 382	5	71 765	5	16 752	4
135 488	1 142	170 830	1 165	132 877	1 154
(6 722)	-	(6 722)	-	(7 773)	-
128 766	1 142	164 108	1 165	125 104	1 154

L'augmentation des dépenses d'exploitation de 4 millions de dollars correspond aux besoins accrus en temps supplémentaire et en remise en état. Les réductions des dépenses en capital de 39,3 millions de dollars sont attribuables au fait que le brise-glace moyen de classe 1 200, qui sera exploité dans les eaux du golfe et du fleuve, est presque terminé.

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement en matériel et fournitures de l'Arctique (aux termes de contrats passés avec le secteur privé), le tout pour le compte d'autres ministères. En outre, des recettes de 6,8 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et sont obtenues de l'affrètement du cablier NGCC John Cabot, affecté à la réparation de câbles transatlantiques de Télélobe Canada. Le coût de cet affrètement et des travaux exécutés sont recouverts en entier.

Tableau 2-13: Etat récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

Dépenses	Codt	estimatif	jusqu'au	Dépenses	prévues	en	Dépenses	prévues	des	années	futures
			31 mars 1986							1986-1987	
Communications maritimes mobiles											
Uuest de l'Arctique	9 786	-	1 891	618	207		9 168				
Kiliinak et Frofisher Bay	2 098						-				
Coal Harbour	359						-				
Réparation et remplacement des											
antennes dans le Nord	1 189	-		237							
Sites d'appoint VHF											
Émetteurs-récepteurs à	1 078	-		400			678				
distance HF, Hunter Point	1 305	-		64			1 241				
Remplacement des récepteurs											
à voie unique											
par des HF/BLU et HF/UE	1 544	1 477		67			-				
Extension de portée VHF/FM	2 353	2 124		229			-				
Système de contrôle des											
communications - nouvelle											
génération											
Système de contrôle	5 998	450		2 866			2 682				
Radar STM, Montréal et											
Québec											
Systèmes de collecte	17 225	-		4 210			13 015				
et d'affichage de											
données (DADS)	5 614	-		987			4 627				
Nouvel emplacement récepteur											
et construction d'un											
site d'exploitation											
et d'entretien											
radio, TAM, Sydney	2 166	554		1 607			5				
Autres projets importants	6 836	2 667		3 521			648				
de moins de 1 000 000 \$											
Divers projets de moins	25 487	6 822		3 617			15 048				
de 250 000 \$											
	70 795	14 094		17 805			38 896				
	83 038	15 985		18 989			48 064				

Les années d'usage et le nombre de pièces d'équipement devant être entretenues ainsi que les normes d'entretien visées constituent aussi de variables importantes influant sur les ressources.

Services de communication: L'efficacité d'exploitation est évaluée principalement au regard du temps de bon fonctionnement du matériel de communication. Grâce à du matériel de réserve, le service est assuré sans interruption. Le tableau 2-12 montre les besoins en ressources et une tendance principale d'exploitation. Les années d'usage et le nombre de pièces d'équipement devant être entretenues, de même que les normes d'entretien, constituent d'autres variables importantes influant sur les ressources.

Tableau 2-12: Données sur le rendement et les ressources - Services de communication

Budget des dépenses	1986-1987		1985-1986		1984-1985	
	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)						
Exploitation des stations radio et entretien du matériel	30 789		29 294		29 678	
Variables importantes influant sur les ressources						
Heures d'exploitation des stations radio gardées	502 240		502 240		502 240	

Dépenses en capital: Le tableau 2-13 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987.

est exploitée sur une base volontaire. Dans les faits, des renseignements sont réunis et diffusés par le biais d'Avis aux navigateurs, d'Avis à la navigation et de la liste des feux. Le but premier de ces systèmes est de réduire au minimum les risques pour le trafic maritime, la vie humaine, la propriété et l'environnement en diffusant des renseignements sur la navigation, le temps, le mouvement des navires, l'état des glaces et les conditions réglementaires de navigation à l'intention des navires commerciaux et de la Garde côtière ainsi que du public. En second lieu, ces systèmes permettent de s'assurer que les navires pénétrant dans les eaux territoriales nationales se conforment à la réglementation canadienne.

Services de communications: Ces services sont assurés par l'entretien d'un réseau national de stations radio de la Garde côtière, stations exploitées par du personnel sur place ou à distance, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Les stations radio de la Garde côtière jouent deux principaux rôles. Le premier est d'assurer, pour le compte des navires voyageant en eaux canadiennes et dans les eaux adjacentes, les services de sécurité prévus par la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Cette tâche est accomplie en faisant une écoute continue des fréquences de détresse et d'appel et en relevant les messages radio des navigateurs en détresse. Le second rôle consiste à offrir des services administratifs et commerciaux de communication par le biais d'un service public de correspondance. Cette tâche comprend également la prestation d'un service de communication aux fins du commandement et de la surveillance de la flotte civile du gouvernement canadien.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de trafic maritime: Le rendement est fondé sur une disponibilité à 99,5 % des systèmes de trafic maritime. A ce jour, cet objectif a toujours été atteint. Des données statistiques apparaissent au tableau 2-11

Tableau 2-11: Données sur le rendement et les ressources - Services de trafic maritime

Budget des dépenses	1986-1987			1985-1986			1984-1985		
	Prévisions			Réelles			Réelles		
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)	24 234			24 340			26 090		
Variables importantes sélectionnées influant sur les ressources									
Heures d'exploitation aux centres de trafic	125 000			125 000			140 028		
Tendances d'utilisation des services	550 000			435 700			439 269		
Mouvements des navires	1 000 000			1 026 800			705 000		
Messages transmis									

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation d'environ 1,1 million de dollars de dépenses en capital est principalement attribuable au retard de construction du Centre des services du trafic maritime de Halifax (1,5 million). L'économie de 2 millions de dollars a été réalisée par le biais des mesures de contrôle et de restriction au regard du surtemps et tient également à des coûts d'exploitation inférieurs. La sur-utilisation des années-personnes a été compensée par une sous-utilisation dans d'autres secteurs.

Tableau 2-10: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
	Réel	Budget principal	Différence		
	\$	A.-P.	\$	A.-P.	
Dépenses de fonctionnement	55 768	1 021	57 760	995	(1 992)
Dépenses en capital	11 327	2	12 412	2	(1 085)
Dépenses totales	67 095	1 023	70 172	997	(3 077)
Recettes	(328)	-	(415)	-	87
Besoins nets	66 767	1 023	69 757	997	(2 990)
					26

Description

Les systèmes et les services de trafic maritime sont offerts de deux façons.

Services du trafic maritime: Cette composante donne au trafic maritime des renseignements, des avis, des directives en plus d'offrir des ressources de coordination en cas d'urgence, le tout 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les services ainsi offerts visent à s'assurer du mouvement sûr et efficace des navires dans certaines eaux canadiennes. A cette fin, 9 systèmes ont été établis au Canada et 12 centres de trafic sont exploités, dont un de façon saisonnière (voir tableau 6-15, page 6-52. La majorité de ces systèmes de gestion du trafic maritime fonctionnent en interaction. Par ailleurs, les systèmes de gestion du trafic de l'est du Canada (ECAREG) et de l'Arctique canadien (NORDREG) ont été mis en place en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Plus précisément, il s'agit de systèmes de compte rendu et d'autorisation de naviguer dans les eaux canadiennes. Le premier est obligatoire tandis que le second

A.2 Systèmes et services de trafic maritime

Objectif

Veiller à l'exploitation et à l'entretien efficaces des installations de gestion du trafic, d'un réseau de stations radio côtières et d'autres réseaux de communication et d'information afin de faciliter le mouvement sûr et rapide des navires dans les eaux canadiennes et adjacentes.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction des systèmes et des services de trafic maritime représentent environ 9 % des dépenses de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 15 % des années-personnes.

Tableau 2-9: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987			1985-1986			1984-1985		
	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.	Réelles
Services de trafic maritime	24 234	440	24 340	439	26 090	468	468	26 090	553
Services de communication	30 789	483	29 294	484	29 678	553	553	29 678	553
Dépenses de fonctionnement	55 023	923	53 634	923	55 768	1 021	2	55 768	1 021
Dépenses en capital	18 989	-	17 363	-	11 327	2	2	11 327	2
Dépenses totales	74 012	923	70 997	923	67 095	1 023	-	67 095	1 023
Recettes à valoir sur le crédit	(305)	-	(415)	-	(328)	-	-	(328)	-
Besoins nets en ressources	73 707	923	70 582	923	66 767	1 023	1 023	66 767	1 023

Les besoins additionnels de 3,1 millions de dollars correspondent à des projets d'équipement de 1,6 million, auxquels il faut ajouter des augmentations salariales de 2,1 millions au chapitre des dépenses d'exploitation.

Les recettes proviennent des services assurés pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Le coût du service radio de messages offert au secteur privé est recouvré. Ces recettes, évaluées à 2,7 millions de dollars pour 1986-1987, sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent servir aux fins de cette fonction.

Tableau 2-8: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en millions de dollars)

Dépenses	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses futures
Coût estimatif total	jusqu'au 31 mars 1986	

Plan d'investissement de la				
Flotte :				
Construction de navires				
Projet important de la				
Couronne, PIF				
Classe 700, construction				
d'un navire				
Prolongement de la durée				
de vie				
Nahdik	1 747	-	1 747	-
Bernier	9 558	-	1 165	8 393
Nicolas	5 242	-	5 242	-
Simcoe	5 242	-	5 242	-
Temban	1 514	-	1 514	-
Aviation et autres				
composantes	168 333	1 721	87 421	79 191
Plan d'investissement de la				
Flotte - Total	707 166	417 574	175 844	113 748
Programme de surveillance				
des phares	7 440	-	2 934	4 506
Accord de développement				
économique et régional	9 000	-	5 000	4 000
(Québec)				
Autres projets importants	66 343	9 405	9 655	47 283
Divers projets de moins de				
250 000 \$	104 415	29 590	14 501	60 324
	187 198	38 995	32 090	116 113
	894 364	456 569	207 934	229 861

Les travaux de sondage des voies navigables visent à recueillir des données en vue des travaux de dragage et à déterminer périodiquement l'état des chenaux. Ces travaux sont exécutés par Travaux publics Canada pour le compte de la Garde côtière, à l'exception du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay où le matériel de la Garde côtière est utilisé aux fins de sonder près de 7 500 hectares chaque année.

Le tableau 2-7 résume le programme de sondage et de dragage prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-7: Données sur les ressources - Sondage et dragage (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		
1986-1987	Prévues	Réelles
1985-1986	1984-1985	
Sondage de la profondeur d'eau	8 679	8 498
Dragage effectué par TPC	8 539	8 539
Contrats de dragage adjugés	6 501	5 701
	8 489	6 294
Total des besoins en ressources	23 719	22 738
		22 469

Exploitation du canal Canso: En moyenne, le canal est ouvert 280 à 295 jours par année, ce qui permet le passage de quelques 2 600 navires. **dépenses en capital:** Le tableau 2-8 résume le programme d'immobilisation prévu pour 1986-1987. Ce programme prévoit la mise en service de cinq nouveaux navires de classe 1 050/1 100, en l'occurrence des baliseurs de la Garde côtière.

Le tableau 2-6 résume les besoins en ressources nécessaires pour atteindre les résultats escomptés au cours de la période triennale se terminant en 1986-1987 ainsi que les facteurs variables connexes influant sur ces besoins.

Tableau 2-6: Données sur le rendement et les ressources - Aides classiques

Budget des dépenses			Dépenses de fonctionnement		
1986-1987			(en milliers de dollars)		
Prévues	Réelles	1984-1985	Soutien des navires	Soutien des aéronefs	Autres
62 389	62 771	7 170	9 995	74 335	142 804
20 500	20 500	20 500	150 607	210 000	122 685
Nombre d'aides sur les besoins	Nombre d'heures de soutien	consacrées par la flotte			
20 500	212 221	190 169			

Aides radio: Le système radio de localisation regroupe près de 200 aides électroniques, notamment des radiobalises et des balises radar ainsi qu'un système électronique de navigation longue portée Loran C.

La mise en place du système Loran C sur la côte est s'est terminée en 1984-1985. Le remplacement des systèmes Decca et Loran A par le système Loran C a permis d'économiser 24 années-personnes.

Le principal indicateur de rendement de ces aides est leur bon fonctionnement au regard de leurs caractéristiques d'exploitation. La mesure du rendement utilisée est le pourcentage de temps de fonctionnement des aides. Le niveau cible de disponibilité du Loran C est établi à 99,7 %. Jusqu'ici, ce niveau a généralement été atteint.

Sondage et dragage: Le programme de dragage de la Garde côtière vise les principaux chenaux de navigation et d'approche des ports et des havres. Des travaux de dragage sont exécutés dans chacune des régions de la Garde côtière et portent sur l'entretien général des chenaux et sur le creusement de nouveaux en réponse à des demandes des municipalités et des régions en vue de la mise en place de voies navigables à des fins commerciales. Les travaux de dragage sont exécutés pour le compte de la Garde côtière par Travaux publics Canada (TPC) ou par le biais de contrats adjugés à des entrepreneurs du secteur privé.

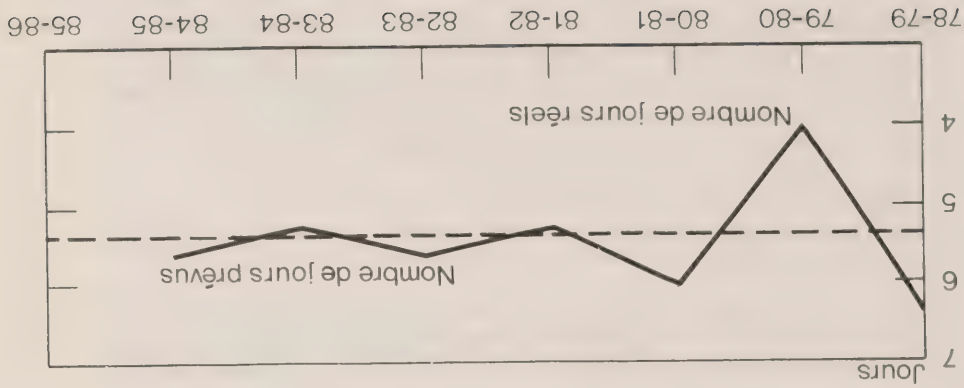
Données sur le rendement et justification des ressources

Aides classiques: Le réseau d'aides classiques comprend près de 13 200 aides flottantes (bouées) et 7 300 aides à terre dont 272 phares principaux. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des aides lumineuses apparaissent dans la liste des feux, des bouées et des signaux de brume. Ces documents sont utilisés par les navires circulant dans les eaux canadiennes.

Le système canadien des aides à la navigation est conforme au système international adopté par l'AISM. La Garde côtière assure ses services d'exploitation par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales. Les régions exploitent 11 bases principales et 5 bases secondaires dans le cadre du programme des aides (voir tableau 6-14, page 6-52).

Le principal indice de rendement est la période pendant laquelle les aides fonctionnent normalement. Le Tableau 2-5 indique les résultats moyens, réels et prévus de toutes les aides classiques à cet égard depuis 1977-1978.

Tableau 2-5: Nombre moyen de jours réels et de jours prévus pendant lesquels une aide classique ne peut être utilisée



Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'importante annulation des dépenses en capital est attribuable à un retard au chapitre de la construction des navires, retard causé par une grève à Marine Industries Limitée et de la mise sous séquestre de Halifax Industries (70,7 millions). En outre, des fonds ont été annulés en raison de la nature hautement concurrentielle de l'industrie.

L'annulation de fonds d'exploitation est principalement attribuable à un report des remises en état des navires (2,9 millions de dollars), et à un retard de mise en oeuvre de la formule d'armement en hommes des navires (2,4 millions de dollars).

Tableau 2-4: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985					
Budget			Différence		
Réel	Principal		A.-P.	\$	A.-P.
Depenses de fonctionnement	155 513	2 681	162 372	2 685	(6 859)
Depenses en capital	227 532	59	331 233	59	(103 701)
Depenses totales	383 045	2 740	493 605	2 744	(110 560)
Recettes	(1 281)	-	(1 614)	-	333
Total net	381 764	2 740	491 991	2 744	(110 227)
(4)					(4)

Description

Cette fonction vise à favoriser la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Aides classiques: Il s'agit d'un réseau d'aides fixes et flottantes telles que des bouées, des phares, des feux d'allignement marquant les chenaux et l'entrée des ports et les obstacles à la navigation ainsi que les marques à terre facilement repérables. Les principales tâches liées à cette activité sont la détermination des aides maritimes nécessaires et la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides. La mise en place, l'exploitation et l'entretien des aides sont surtout effectués par les navires et aéronefs de la flotte de la Garde côtière.

Aides radio: Des systèmes radio de localisation tels que le Loran C, les balises radio et les balises radar sont offerts aux fins de la navigation à courte, moyenne et longue distances.

Sondage et dragage: Ces tâches comprennent la surveillance de la profondeur de l'eau et le dragage, au besoin, afin que les chenaux de navigation soient de la profondeur et de la largeur désirées.

Exploitation du canal Canso: Le canal est exploité et entretenu afin d'offrir un raccourci aux navires se déplaçant entre le golfe Saint-Laurent et la côte est de la Nouvelle-Ecosse et la côte Atlantique des Etats-Unis.

A.1 Aides à la navigation

Objectif

Mettre au point, entretenir et assurer un service efficace d'aides à la navigation, notamment au moyen d'aides classiques, d'aides radio, de chenaux et de canaux destinés à favoriser une navigation sûre et efficace en eaux canadiennes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction "Aides à la navigation" représentent environ 48 % de l'ensemble des dépenses de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 44 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 2-3: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987		Prévues		1984-1985	
	\$	A.-P.	\$	A.-P.	\$	A.-P.
Aides classiques	150 607	2 355	142 804	2 348	122 685	2 337
Aides radio	10 260	125	9 881	135	9 617	145
Sondage et dragage	23 719	172	22 738	175	22 469	170
Exploitation du canal Canso	781	27	663	24	742	29
Fonctionnement*	185 367	2 679	176 086	2 682	155 513	2 681
Capital	207 934	31	154 708	61	227 532	59
Dépenses totales	393 301	2 710	330 794	2 743	383 045	2 740
Récesses à valoir sur le crédit	(1 623)	-	(1 623)	-	(1 281)	-
Besoins nets en ressources	391 678	2 710	329 171	2 743	381 764	2 740

*Ne comprend aucune subvention ou contribution en 1986-1987 (1985/1986 - 6 500 \$; 1984-1985 - 56 000 \$). (Pour plus de détails, voir page 6-40.

Les besoins accrus au chapitre des coûts d'exploitation, en l'occurrence 9,3 millions de dollars, sont attribuables à la hausse des coûts des services d'hélicoptère, 1,5 million de dollars, aux augmentations salariales, 3,2 millions de dollars, aux besoins en dragage dans les eaux internationales des Grands lacs, 0,8 million de dollars, et au financement de temps supplémentaire et de travaux de remise en état additionnels.

L'écart de 53,2 millions de dollars des dépenses en capital est directement attribuable aux retards de construction des navires en 1985-1986.

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent du recouvrement des coûts des services assurés pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Les services d'hélicoptère assurés pour le compte du ministère des Pêches et Océans comptent pour 1,2 million de dollars. Aucune augmentation n'est prévue.

- Ports Canada - La Société a reçu 5,3 millions de dollars en financement supplémentaire à des fins de rattrapage par rapport à son calendrier de construction de l'année précédente, lequel a été perturbé par des problèmes de mise en oeuvre et des grèves. Toutefois, plus de travaux que prévu ont été accomplis d'où l'annulation d'un montant de (2,4)
- Administration de pilotage de l'Atlantique - les pertes d'exploitation de 1985 et le coût de prestation des services de pilotage au Grands voiliers ont été inférieurs aux prévisions (0,3)
- Administration de pilotage des Grands lacs - Les pertes de l'Administration ont été quelque peu inférieures au montant de 0,4 million prévu dans le budget supplémentaire (0,2)
- Administration de pilotage des Laurentides - la Société a reçu 1,4 million du budget supplémentaire, montant qui a été entièrement utilisé -

En millions
de dollars

- Aucun paiement n'a été fait à la Société des transports du Nord Limitée du fait que le ravitaillement du district de Keewatin a donné de bons résultats (1,2)

Dépenses en capital: Les dépenses réelles ont été inférieures de 122 millions de dollars, soit 28 %, à ce que prévoyait le programme original. De ce montant, 69,6 millions, transférés par le biais du budget supplémentaire ont été utilisés pour d'autres programmes et activités des transports. Les principaux facteurs sont les suivants:

- Le calendrier de construction de navires a connu un sérieux retard attribuable aux grèves et aux difficultés financières de deux chantiers maritimes à qui des contrats avaient été adjugés. En outre, la concurrence au sein de cette industrie s'est traduite par des soumissions inférieures aux prévisions ayant servi à l'établissement des coûts totaux des projets et des mouvements de trésorerie pour l'année (109,2)
- Décalage d'autres projets principalement attribuable à l'approbation tardive de ces derniers et à des retards d'adjudication des marchés (5,7)
- Décalage des projets de Recherche et Sauvetage en raison des retards d'adjudication des contrats et des travaux de conception (5,0)
- Mise en oeuvre à un coût moindre d'un projet d'équipement (2,1)

Budgétaire - Sociétés d'Etat

Paiements aux sociétés d'Etat: Les besoins totaux ont augmenté de 4,3 millions de dollars. Un montant de 7,1 millions a été obtenu du budget supplémentaire du fait de l'augmentation des dépenses. Les changements, pour chaque société d'Etat, s'établissent comme suit:

Budgétaire - Fonctions du Ministère

Dépenses de fonctionnement: Besoins moindres en raison d'une annulation de 25,6 millions de dollars de dépenses, soit 6 %, par rapport au plan original. Toutefois, certaines demandes autorisées par le biais du budget supplémentaire se sont traduites par une hausse des dépenses de 13,8 millions de dollars, dépenses entièrement engagées. Les principaux facteurs sont les suivants:

- Certaines activités de la Garde côtière ont permis à celle-ci de réaliser un surplus, notamment un retard de mise en service de nouveaux navires de recherche et de sauvetage (1,7 million de dollars), le report de la remise en état de navires affectés aux aides à la navigation et au déglacage ainsi que l'immobilisation de certains autres (2,9 millions de dollars);

- Havres et Ports a réalisé des économies du fait que des travaux de dragage ont été exécutés à des coûts moindres que prévu et que les projets de réparation des quais et de mise en place d'ouvrages de protection à terre ont été retardés ou reportés

- Les paiements à Canartic Shipping Company Limited ont été inférieurs du fait d'un meilleur rendement et de meilleures recettes

- La provision pour éventualités de 3 millions de dollars visant les interventions en cas de déversement majeur d'hydrocarbures n'a pas été utilisée

- Des économies ont été réalisées du fait du retard de mise en oeuvre d'une nouvelle formule d'armement en hommes des navires

- Contrôles plus rigoureux de l'autorisation du temps supplémentaire et autres mesures visant à réduire les dépenses ont contribué à des économies au chapitre des coûts en personnel

Tableau 2-2: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985			
	Budget	Réel	Différence
Budgetaire			
Fonctions du Ministère	381 764	491 991	(110 227)
Aides à la navigation			
Systèmes et services de trafic	66 767	69 757	(2 990)
Uéglagage, Arctique et autres	125 104	130 679	(5 575)
services maritimes	51 554	54 868	(3 314)
Recherche et sauvetage en mer	35 182	36 481	(1 299)
Règlements	59 567	71 235	(11 666)
Havres et quais publics	25 241	24 277	964
Direction et administration	745 179	879 286	(134 107)
Sociétés d'État			
Ports principaux	35 167	32 219	2 948
Ponts	4 387	4 587	-
Canaux	3 000	3 000	-
Services de pilotage	1 830	492	1 338
	44 384	40 098	4 286
	789 563	919 384	(129 821)
Non-budgetaire			
Ports principaux	2 570	4 190	(1 620)
	792 133	923 574	(131 441)
Années-personnes autorisées	6 326	6 314	12

Explication de la différence: Les années-personnes autorisées ont été portées à 6 336 tandis que le niveau des dépenses a été abaissé à 870,7 millions de dollars à la suite de transferts nets dans le budget supplémentaire. Une diminution du niveau des dépenses en capital a eu lieu du fait d'une réduction du coût global du programme d'acquisition de navires et du report des dépenses visées aux années à venir. Outre une réduction de 69,6 millions de dollars des dépenses en capital, le budget supplémentaire prévoit une hausse de 20,9 millions pour subvenir aux besoins des sociétés d'État et autres organismes. Les autorisations révisées de dépenses, par type, sont énoncées à la page 1-9 des Extraits du Volume II des comptes publics. L'important surplus est attribuable aux facteurs suivants :

Non-budgétaire - Sociétés d'Etat

En millions
de dollars

- aucun besoin de financement par emprunt en 1986-1987

(6,8)

Explication des prévisions de 1985-1986: Les prévisions de 1985-1986 sont inférieures de 61,5 millions de dollars, soit 7,4 %, par rapport au Budget principal de 832,8 millions. Les points énoncés ci-après expliquent cette différence.

Budgétaire - Fonctions du Ministère

Dépenses d'exploitation

- mesures internes de réduction des dépenses (18,4)
- appui financier supplémentaire à l'endroit de Canarctic Shipping Company Limited 2,2

Dépenses en capital

- retards de construction en 1985-1986 (41,7)

Budgétaire - Sociétés d'Etat

- besoins moindres de la Société canadienne des ports (6,5)
- appui financier accordé aux administrations de pilotage en regard de leurs pertes d'exploitation 4,1

Non-budgétaire - Sociétés d'Etat

- besoins moindres de la Société canadienne des ports (1,2)

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1986-1987 sont supérieurs de 51 millions de dollars, soit 7 %, aux prévisions de dépenses de 1985-1986. Cette hausse est attribuable aux facteurs suivants:

Budgétaire - Fonctions du Ministère
 En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement	
● économies attribuables aux besoins réduits en années-personnes	(2,9)
● réduction du programme de recherche et de développement dans l'Arctique	(3,2)
● provision de 3 % pour l'accroissement des salaires et des avantages sociaux des employés	8,3
● accroissement de la charge de travail au chapitre de l'entretien et des hélicoptères, de la remise en état des navires, de la recherche et du sauvetage ainsi que du dragage	3,9
● besoins supplémentaires au chapitre du carburant, de la remise en état des navires et des réparations des quais	18,4
● besoins moindres de Canarctic Shipping Co. Ltd. et de la Commission portuaire de Hamilton	(2,6)
Dépenses en capital	
● Retards de construction en 1985-1986	41,7
● Financement moindre des projets presque achevés ou terminés en 1985-1986	(55,9)
● Nouveaux projets débutant en 1986-1987	63,1

Budgétaire - Sociétés d'Etat

● besoins réduits des ponts Jacques Cartier et Champlain	(1,4)
● besoins moindres de la Société canadienne des ports du fait de l'achèvement de projets en 1985-1986	(5,9)

Résumé financier

Tableau 2-1: Besoins financiers nets (en milliers de dollars)

Détails	Prévus*	1985-1986	Différence	en page
Budgetaire				
Fonctions du Ministère	391 678	329 171	62 507	2-9
Aides à la navigation				
Systèmes et services				
de trafic maritime	73 707	70 582	3 125	2-15
Déglaçage, Arctique et				
autres services maritimes	128 766	164 108	(35 342)	2-20
Recherche et sauvetage				
en mer	70 781	53 236	17 545	2-26
Règlements	36 796	32 824	3 972	2-30
Havres et quais publics	85 136	69 161	15 975	2-34
Direction et administration	24 061	22 712	1 349	2-38
Non-budgetaire				
Sociétés d'Etat				
Ports principaux	8 867	14 759	(5 892)	2-41
Ponts	2 488	3 855	(1 367)	2-44
Services de pilotage	-	4 079	(4 079)	2-48
	11 355	22 693	(11 338)	
	822 280	764 487	57 793	
Sociétés d'Etat				
Ports principaux	-	6 781	(6 781)	2-41
	822 280	771 268	51 012	
Fonctions du Ministère				
Années-personnes autorisées	6 213	6 293	(80)	

*Selon les renseignements dont disposaient les gestionnaires au 31 octobre 1985, les prévisions pour 1985-1986 s'établissent à 61,5 millions de dollars soit 7,4 % de moins que ne prévoyait le Budget principal de 1985-1986, en l'occurrence 832,8 millions de dollars (Extraits de la Partie II du Budget, page 1-4). Cette différence est expliquée à la page 2-4.

Les activités de transport maritime comprennent la mise en place de systèmes de navigation, y compris les aides à la navigation à courte et longue portées, les voies navigables, les services du trafic maritime, les communications de sécurité et de correspondance publique, l'aide en route dans les glaces, la surveillance des glaces et la lutte contre celles-ci lors de situations présentant des risques, le recours à des installations et des services par d'autres ministères et organismes gouvernementaux, la coordination du ravitaillage des communautés du Nord, le soutien de la recherche et du développement dans l'Arctique, les services directs assurés par le gouvernement aux termes de son engagement en matière de recherche et de sauvetage en mer, tâches auxquelles participent les services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, l'information en matière de sécurité des plaisanciers, l'élaboration, la promulgation et la mise en œuvre de politiques, de règlements et de normes visant le transport maritime, la planification d'urgence et la dépollution de même que le développement, l'administration et l'entretien des havres et des ports publics.

D'autres activités sont également visées et menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et autres organismes, notamment les services de pilotage dans les eaux canadiennes, l'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent et de plusieurs ports enjambant ce cours d'eau, le développement, l'exploitation et l'entretien de quinze ports et de neuf commissions portuaires et, enfin, l'exploitation du N.M. Arctic.

Objectifs des activités

Offrir au secteur du transport maritime un réseau national de manière à contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie des activités maritimes dans les eaux relevant de la compétence du gouvernement du Canada et, au besoin, mettre au point, exploiter et entretenir des éléments précis de ce réseau.

Table des matières des activités

Page

A.1	Aides à la navigation	2-9
A.2	Systèmes et services de trafic maritime	2-15
A.3	Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	2-20
A.4	Recherche et sauvetage en mer	2-26
A.5	Règlements	2-30
A.6	Havres et quais publics	2-34
A.7	Direction et administration	2-38
A.8	Ports principaux	2-41
A.9	Ponts	2-44
A.10	Canaux	2-46
A.11	Services de pilotage	2-48
	(Transport maritime) 2-1	

4. Efficacité du programme

Ce Programme consiste en quatre Activités qui se rapportent toutes à "la fourniture d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace".

Les différentes situations de l'exploitation au Ministère excluent l'établissement d'un seul indicateur complet; cependant, lorsque les Activités assurent des services, l'efficacité du programme doit être jugée selon le degré atteint de satisfaction du client par rapport au degré auquel les niveaux de service ont été respectés, sur la base d'une valeur maximale en retour de l'argent.

Chacune des Activités est une entité distincte avec des objectifs et sous-objets distincts. On pourra se reporter à des renseignements sur le rendement, ainsi qu'à de brefs commentaires et renvois pour chaque Activité, à la Section II, Analyses par Activité. Ensemble, ceux-ci peuvent servir de mandat d'évaluation de l'efficacité globale du Programme.

Ententes sur le développement économique et régional : Les ententes auxiliaires sur le développement des transports, qui prévoient des programmes déterminés de construction et d'amélioration de routes et de chemins, ont été exécutées pendant 1985-1986 de concert avec les provinces de Terre-Neuve et du Québec. Ces programmes de construction routière portent sur une période de sept ans qui se terminera le 31 mars 1992, les contributions fédérales totalisant 112,5 millions de dollars à Terre-Neuve et, pour la province de Québec, un programme quinquennal prenant fin le 31 mars 1990 et recevant des contributions fédérales totalisant 49,0 millions de dollars.

CN Marine Inc. : Le premier des nouveaux bâtiments, le M.V. Caribou, sera en service avant la fin de 1985; la construction d'un nouveau bateau d'excursion pour le Service de cabotage a commencé en 1985.

Transport du grain dans l'Ouest : En juin 1985, le mécanisme du rajustement de contrôle et d'autres modifications à la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest ont reçu l'approbation du Parlement. Conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, le ministre des Transports reçoit des rapports d'évaluation sur la justesse des investissements ferroviaires dans les installations relatives au grain, et des discussions ont lieu sur la méthodologie de l'analyse et les niveaux d'investissement.

VIA Rail Canada Inc. : Plusieurs services ferroviaires voyageurs ont été rétablis en juin 1985. Il s'agit de la réinstauration du service transcontinental de l'est, l'Atlantique, du Super continental (Winnipeg - Edmonton - Vancouver), du Canadien (Montréal - Ottawa - Sudbury) et des trois services régionaux (Montréal - Sherbrooke, Montréal - Mont-Joli et Toronto-Havelock).

D'autres initiatives récentes comprennent l'ouverture de l'installation d'entretien de Mimico, la mutation de 1 085 préposés à l'entretien de CN parmi le personnel de VIA Rail, la récente commande de 20 locomotives diesel GM et l'ouverture de négociations en vue de l'achat de 100 à 150 nouvelles voitures à étage.

Une nouvelle législation assurant un cadre efficace à la prestation de services ferroviaires voyageurs a été élaborée et doit être édictée dans un avenir rapproché.

Projet de modernisation des radars (RAMP) : Cet important projet consiste à remplacer de l'équipement radar de surveillance et des systèmes d'affichage qui tombent en désuétude et servent au contrôle de la circulation aérienne. L'acquisition de l'équipement a débuté en 1984-1985 avec l'adjudication d'un contrat à la Raytheon Canada concernant de l'équipement radar sur place (RSE) le 3 mai 1984 pour une valeur de 390 millions \$. Le contrat pour l'équipement d'affichage radar (EAR) et le système de traitement des données radar (SDR) a été adjugé à la Raytheon Canada Ltd le 14 mai 1985 pour une valeur de 125 millions \$.

Remise en état et remplacement des installations : Les projets visant le remplacement et la remise en état des installations de navigation aérienne et aéroportuaires du système de transport civil national comprennent la reconstruction de pistes et de voies de circulation ainsi que le remplacement des services d'urgence aéroportuaires et de l'équipement d'entretien aéroportuaire. Environ 176 millions \$ seront dépensés au cours de 1986-1987 pour remettre en état et remplacer des installations aéroportuaires à travers le Canada.

Développement des installations : Des projets visant à satisfaire la demande de transport et à maintenir les niveaux de service ont été mis en oeuvre en 1984-1985 au coût total de 79 millions \$. Les prévisions de dépenses pour 1985-1986 sont : 44 millions \$ pour les installations aéroportuaires et un autre 21 millions \$ pour les installations de navigation aérienne.

Transports de surface

Transport des marchandises dangereuses : Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses constitue un ensemble harmonieux de prescriptions applicables à tous les modes de transport, lequel remplacera les prescriptions actuelles qui ne s'appliquent qu'à un mode de transport. Une fois promulguées certaines sections du Règlement, le 1er juillet 1985, on commencera le programme de vérification de conformité en s'appuyant sur les bureaux régionaux établis dans certaines villes. Une vaste campagne de sensibilisation de l'industrie précèdera le programme de l'application de la loi.

Cet élargissement de programme comporte des avantages à long terme : d'abord, une information valable se dégagera par les inspecteurs, la présence d'un tel programme d'application de la loi rassurera le public; et, finalement, le processus d'inspection augmentera le respect de la réglementation. On s'attend à ce qu'il y ait, moins d'accidents liés au transport des marchandises dangereuses et à ce que les conséquences des accidents qui se produiront soient moins graves.

- un code canadien de navigabilité a été rédigé, on a mis sur pied comité consultatif formé entre autre de représentants de l'industrie. Les pourvois par l'industrie contre l'interprétation technique de normes de navigabilité sont transmis au Comité consultatif sur la navigabilité aérienne; des modifications à la Loi sur l'aéronautique ont reçues l'approbation du parlement;
 - des ententes bilatérales de navigabilité sont actuellement formulées conjointement avec la France, l'Allemagne de l'Ouest, les Pays-Bas et le Royaume-Uni;
 - des vérifications de la réglementation nationale auprès de la Okanagan Helicopters Ltd., de la Wardair Canada Inc., de la Nordair Inc., de la Worldways Canada Ltd et de Air Canada ont été menées en 1984-1985 et 1985-1986 et le programme de surveillance du projet de modernisation des radars a été introduit afin de surveiller plus étroitement les activités des transporteurs aériens;
 - une procédure d'homologation de type aux fins de la navigabilité visant à appuyer les efforts mis de l'avant par l'administration fédérale pour mettre en place une industrie canadienne de fabrication d'hélicoptères est élaborée afin d'appuyer les nouveaux engagements en matière de navigabilité, comme les engagements existants d'ailleurs;
 - une division du Maintien de la navigabilité a été établie au sein de la direction de la Navigabilité; elle est maintenant entièrement opérationnelle et elle est chargée d'examiner les problèmes de fonctionnement que connaissent des produits aéronautiques exploités ou fabriqués au Canada et de prendre les mesures correctives voulues; et
 - un système de compte rendu d'incident, a été élaboré et pleinement mis en oeuvre.
- Le plan de développement de l'espace aérien canadien:** Afin d'appuyer le système de l'espace aérien canadien, le Groupe de l'aviation a élaboré un cadre de planification technique à long terme pour le développement de l'équipement de navigation aérienne nécessaire à la prestation des services de navigation aérienne d'ici l'an 2000.
- Prévoyant discussions et consultations avec les usagers du système, le plan ordonne le remplacement ou la restauration systématique des installations, en se fondant sur le Plan de développement de l'espace aérien.

3. Mise à jour des initiatives antérieures

Transport maritime

Étude sur les enquêtes sur les accidents maritimes au Canada: Dans le cadre de la mise en application des recommandations contenues dans cette étude, la fonction d'enquête sur les accidents maritimes a été transférée à l'activité de l'Administration du Ministère et placée sous la direction de l'Inspecteur général de la sécurité du transport.

Plan d'investissement de la flotte (PIF), grand projet de la Couronne: Le projet original d'acquisition de la flotte, qui prévoyait le début, en 1983-1984, de la construction de cinq navires, au coût estimatif de 242,3 millions de dollars, a été considérablement élargi avec la mise en oeuvre du programme spécial d'investissements en capitaux au printemps de 1983. En plus de porter le nombre des navires de construction nouvelle à onze, trois projets de modernisation dont le coût estimatif total s'élève à 700 millions de dollars ont été réalisés.

En partie à cause de la forte concurrence qui s'exerce sur le marché, le coût du programme d'acquisition des navires a déccliné à environ 600 millions de dollars. En outre, ce projet a été fortement retardé par des grèves et par l'échec financier de l'un des chantiers. La livraison de deux baliseurs de type 1100 NAVAIID a été retardée jusqu'en 1986.

Sociétés de ports locales: À la suite de la proclamation de la Loi sur la Société canadienne des ports, en février 1983, le nouveau conseil d'administration s'est pleinement engagé à atteindre les objectifs prévus par la Loi, notamment celui visant une plus grande autonomie des ports. Le plus récent étant le port de St John's (T.-N.).

Transports aériens

Sécurité aérienne: En réponse aux recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, un certain nombre de mesures ont été prises en 1984-1985 et en 1985-1986 :

- Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été créé le 1^{er} mai 1984 et est devenu entièrement opérationnel le 1^{er} octobre 1984;

- des ressources ont été obtenues pour que le tribunal de l'Aviation civile devienne opérationnel en 1986;

- la poursuite des efforts visant à réduire la subvention par mille passager et véhicule, dans tous les services.
- l'exécution des changements découlant du nouveau statut corporatif de Marine Atlantic Inc. et de la conformité avec les dispositions de la loi sur l'Administration financière;

l'amélioration continue des services de cabotage du golfe et côtier grâce à l'acquisition de nouveaux bâtiments et à la transition vers l'établissement de nouvelles relations hiérarchiques à CN Marine, résultant de la Partie XII de la Loi sur l'Administration financière, seront les principales initiatives pour l'année 1986-1987. En outre, Transports Canada aidera le bureau du Contrôleur général des finances à mettre en oeuvre un système de diminution plus efficace;

CN Marine Inc.:

EXP0 86: La Société Canada Harbour Place mettra la dernière main au Pavillon du Canada à l'EXPO 86 et assurera l'exploitation de ce lieu où sont célébrées les réalisations canadiennes dans les transports et les communications et où sont accueillis les invités officiels du pays dans les secteurs gouvernement, affaires, université et arts du monde entier.

● l'instauration d'un programme intégral de modernisation pour la flotte de trains transcontinentale de VIA, marqué par la réception de 20 nouvelles locomotives diesel et de 10 locomotives supplémentaires fera l'objet d'un appel d'offres en 1986; et négocier avec Transconsortium en vue de l'achat de 100 à 150 voitures à étage, dont la livraison doit commencer en 1988.

● transférer des fonctions du CN, et des employés à VIA afin d'accroître le contrôle de VIA sur ses opérations et ses dépenses; et

● introduire une législation visant à assurer un cadre approprié et efficace de prestation des services ferroviaires voyageurs au Canada et aider le Bureau du Contrôleur général des finances à mettre en oeuvre un système de diminution plus efficace;

VIA Rail Canada Inc.:

Réforme réglementaire du camionnage: Des révisions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM) ont été faites en vue de refléter les conditions de l'accord signé par les ministres du transport fédérale et provinciaux, le 27 février 1985. Cet accord fait appel à une réduction du fardeau réglementaire, à une facilité d'entrée et à une rationalisation administrative. Le gouvernement travaillera également à élaborer un code national de sécurité du camionnage.

Les nouvelles initiatives à prendre comprennent les programmes de sécurité et la recherche et le développement. Là où des efforts ont déjà été déployés, comme pour ce qui est de l'achat d'équipement à rayon-x et de détection d'explosifs, il y aura continuité au cours de la période 1986-1987 comme ce sera le cas pour l'amélioration de la sensibilisation et de l'attitude des passagers et du personnel de l'industrie envers la sécurité. Des améliorations seront également apportées en ce qui concerne les normes d'inspection et de surveillance, la réponse à l'exécution de la loi et la diffusion de l'information sur la sécurité aérienne en 1986-1987.

Transports de surface

Programme de construction de croisements étages: L'approbation du Cabinet a été obtenue de financer les initiatives sécuritaires prioritaires touchant la construction de croisements étages.

Administration centrale

Transport des handicapés: Un nouveau projet de financement de 2 millions \$ par an a été approuvé et on prévoit que les principales dépenses concerneront l'acquisition de véhicules pour le transport des handicapés dans de petites collectivités urbaines et rurales, des études sur les besoins spécifiques, des projets pilotes, des collectes de données et la diffusion de renseignements, ainsi que la mise au point d'une nouvelle technologie visant à améliorer l'accessibilité.

Réforme réglementaire économique: La principale initiative sera de mettre en vigueur des réformes économiques réglementaires proposées dans l'exposé de principe "Aller sans entraves". Les réformes se concentreront sur les plans gouvernementaux visant à faciliter et à encourager la concurrence et les tendances du marché. Lorsque c'est possible, le fardeau de la réglementation sera réduit. La réforme réglementaire augmentera la compétitivité et diminuera le coût unitaire dans les industries de transport, créant ainsi un climat propice à la croissance et à l'investissement dans le secteur privé.

Les initiatives de réforme réglementaire économique comprennent la rédaction de projets de législation et de modifications à la Loi nationale sur les transports. En outre, des plans de surveillance et de contrôle des effets de la réforme seront établis et mis en oeuvre.

Réduction du déficit: Suite aux réductions des dépenses de 1984, une seconde phase supplémentaire d'objectifs de réduction des dépenses a été incluse dans le Budget de mai 1985. Les réductions de transports Canada éparagneront au gouvernement 200 millions \$ en 1986-1987. Cette importante contribution de transports Canada sera réalisée grâce aux trois efforts d'améliorer l'efficacité, de rationaliser le travail et de rationaliser le système.

Groupe de travail des aéroports: Un Comité consultatif présidé par le Sous-ministre associé des transports et un groupe de travail ont été formés au sein du Ministère afin de faire un compte rendu d'ici avril 1986 concernant une nouvelle structure gestionnelle des aéroports au Canada. Depuis le 15 octobre 1985, l'organisation des aéroports de Transports relève du directeur général des Aéroports qui lui est directement comptable au Sous-ministre. Ce groupe de travail élabore des options en vue d'en arriver à un système aéroportuaire d'autosoutien qui incorpore les principes de l'interfinancement des aéroports plus petits, ce qui permettra l'exploitation indépendante des aéroports locaux. La séparation de l'activité commerciale du système des aéroports des fonctions de réglementation et de sécurité aérienne du Ministère est destinée à renforcer le mandat de chaque groupe.

Aller sans entraves: Les points saillants des aspects touchant le transport aérien dans le programme du gouvernement de réformer la législation et la réglementation existantes en matière de transport comprennent :

- l'entrée pour toute catégorie de service aérien commercial pour les transporteurs aériens, devant être autorisée sur la preuve que le transporteur "peut, veut et est capable" ce qui comprend un test de sécurité significatif;
- la dispense à la réglementation pour les transporteurs aériens quand il s'agit de décider des itinéraires et des horaires;
- pas de réglementation permanente des tarifs nationaux, sauf pour revoir des cas d'augmentations excessives;
- une disposition en vue du maintien des services aériens considérés comme étant essentiels dans l'intérêt du public; et
- un certain degré de réduction dans la réglementation sur des routes internationales par l'intermédiaire de négociations bilatérales.

Sécurité de l'aviation civile: Des mesures seront prises afin de rendre la sécurité de la navigation et des aéroports au Canada proportionnée aux menaces perçues.

On s'attend à ce que d'ici 1995 le transport du fret augmente à un taux annuel moyen de 2,4 % (en prenant 1983 comme année de base) et à ce que cette croissance soit partagée presque également entre le ferroviaire, le maritime et le camionnage. En ce qui concerne le transport voyageur, les prévisions indiquent une croissance annuelle moyenne pour 1985-1995 se situant autour de 3,5 %, les secteurs de l'automobile et des transports aériens étant légèrement meilleurs; par contre, les services ferroviaires voyageurs et les services d'autocars et d'autobus ne connaîtront qu'une croissance annuelle de 1,8 % et 1,5 % seulement.

Structure de l'industrie: Depuis la loi nationale sur les transports de 1967, la structure industrielle du transport a beaucoup changé. Cette industrie a mûri. Le camionnage a prospéré tandis que les chemins de fer sont devenus des transporteurs plus spécialisés s'occupant surtout des marchandises en vrac. La circulation aérienne a triplé et un choix beaucoup plus grand de services aériens est maintenant offert. Les services de transport ayant recours à plus d'un mode (transport multi-modal) ont grossi en importance tandis que les besoins des expéditeurs sont devenus plus diversifiés. Proportionnellement, moins de Canadiens voyagent par train et autocar et autobus; l'automobile continue de dominer. Le principal partenaire commercial du Canada, les États-Unis, ont connu un mouvement vers la déréglementation. Une croissance nationale et internationale fortement accrue fait maintenant partie de la vie quotidienne pour les producteurs et fabricants canadiens.

2. Initiatives

Transport maritime

Législation: Plusieurs lois ayant trait à l'activité maritime

doivent être modifiées compte tenu du programme "Aller sans entraves" du Ministère. Force de loi sera donnée à une sécurité maritime accrue par le biais de modifications à la loi sur la marine marchande du Canada en 1985. En outre, le secteur maritime est assujéti, comme les autres secteurs d'ailleurs, à une stratégie et à un plan pluriannuels de réduction des dépenses. Au niveau de la Garde côtière, il y a l'imposition de frais aux usagers qui est mise en oeuvre par le biais des dispositions prévues dans la loi sur la marine marchande du Canada pour ce qui est des services tels les Aides à la navigation, le dragage et le dragage.

D. Perspective de planification et Revue du rendement

1. Contexte

Priorités gouvernementales: Sont énoncées ci-après les objectifs généraux du gouvernement, tirés du Budget de mai, 1985, en regard desquels Transports Canada doit examiner son contexte particulier :

- Le déficit fédéral est devenu un fardeau sur la nation et il nuit aux investissements du secteur privé. Le gouvernement s'est engagé à s'imposer des restrictions financières et à réstructurer le régime fiscal. On a déjà mis le doigt sur des réductions des dépenses et des recouvrements des coûts considérables, et le gouvernement examinera d'autres possibilités d'économiser dans l'avenir.
- Le rôle du gouvernement sera redéfini de manière à améliorer les possibilités de concurrence et de croissance dans le secteur privé et de retirer les obstacles au changement et à l'innovation. Dans ce nouveau rôle, les programmes devront être conçus et réalisés avec encore plus d'efficacité et d'efficience. Le nombre de fonctionnaires sera diminué de 1 % à 2 % par an, dans les cinq années à venir.
- Le gouvernement comptera principalement sur le secteur privé pour sa croissance et pour la création d'emplois. Il adoptera des politiques qui favorisent des investissements plus élevés, une plus grande innovation, une concurrence internationale accrue et un climat positif pour la nouvelle entreprise.

La demande de transport: Après une croissance économique plus lente ces dernières années et certains changements structureux importants dans l'économie, il semble que la demande de services de transport sera bonne dans la prochaine décennie. D'ici 1995, une croissance économique annuelle moyenne de 2,5 % est prévue, avec une demande nationale accrue. Une plus forte croissance chez les industries productrices de biens, des taux d'inflation qui resteront bas et des prix stables pour le carburant sont autant de facteurs favorables au secteur du transport, lesquels neutraliseront de plus petites augmentations de la population, une croissance plus faible du revenu réel disponible des particuliers et une plus forte concurrence sur les marchés pour ce qui est des matières brutes canadiennes.

Le tableau 1-5 montre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés par crédits budgétaires.

Tableau 1-5: Répartition des ressources par Activité/Organisation (Budgétaires) (en milliers de dollars)

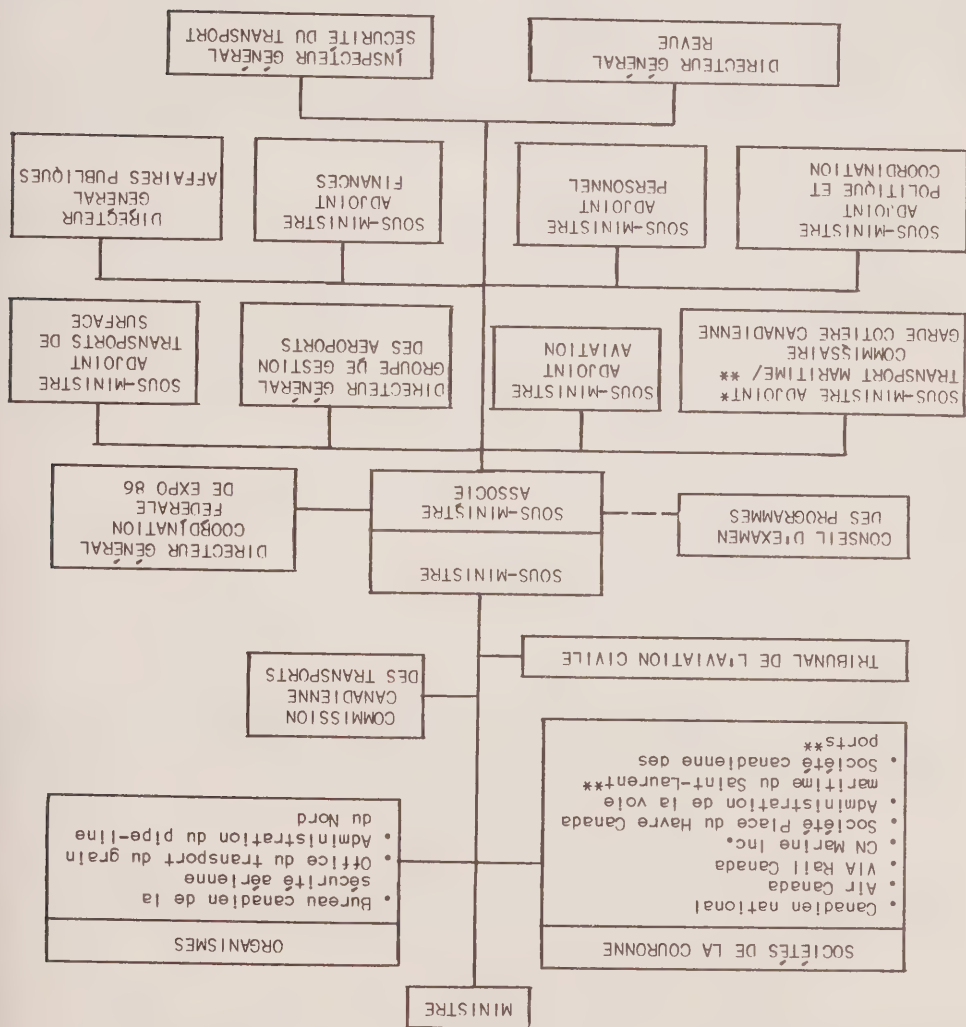
Budget des dépenses 1986-1987	Administration centrale				Maritime Agricole Surface			
	Administration centrale				Maritime Agricole Surface			
	23 218				23 218			
Cabinets Ministre/Sous-ministre ¹								
SMA, Planification et Coordination ²	255 085				255 085			
SMA, Personnel	62 776				62 776			
SMA, Finances	59 795				59 795			
SMA Maritime/Commissaire de la Garde côtière canadienne ³	810 925				810 925			
SMA Aviation	660 601				660 601			
Directeur général Gestion des aéroports	30 430				30 430			
SMA Surface	52 550				52 550			
Sociétés de la Couronne								
- CN Marine	146 106				146 106			
- Via Rail Canada	500 000				500 000			
- Société Canada Harbours Place	9 184				9 184			
- Société canadienne des ports	8 867				8 867			
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	2 488				2 488			
Réduction du déficit	(78 212)				(78 212)			
	2 543 813				2 543 813			
	977 952				977 952			
	52 550				52 550			
	691 031				691 031			
	822 280				822 280			

1.Comprend les cabinets de Sous-ministre associé, les affaires publiques, l'avocat-conseil, de Revue, du Secrétaire d'Expo 86, de la Sécurité de Transport, du Conseil d'examen des programmes, et la responsabilité des questions de financement budgétaire de la Société Canada Harbours Place.

2.Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de CN Marine Inc. et de Via Rail Canada. Les crédits sont énumérés séparément ci-après.

3.Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de la Société canadienne des ports et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (ports Jacques Cartier et Champlain Inc.). Les crédits sont énumérés ci-après.

Tableau 1-4: Structure de l'organisation

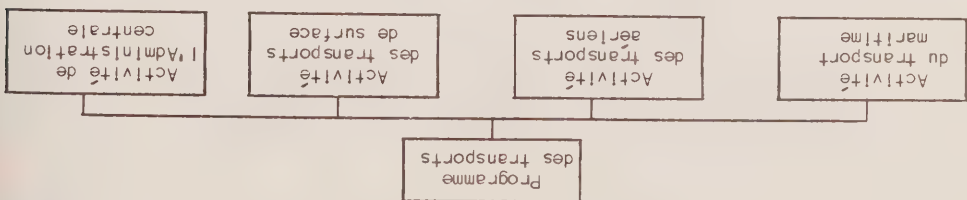


* Comprend la responsabilité pour les quatre Administrations de pilotage, la Canarctic, les commissions de ports.
** Ces sociétés de la Couronne sont comptables au Ministère, par le biais de l'ADM du transport maritime, aux fins de financement budgétaire.

En outre, à compter du 15 octobre 1985, Transports Canada a mis sur pied deux organisations distinctes pour souligner qu'il a mis pleins feux sur la sécurité aérienne et pour rationaliser la structure de la gestion des aéroports.

Le tableau 1-4 donne un aperçu global des entités organisationnelles qui composent le portefeuille du Ministère. La Partie II de Transports Canada est restreinte à une analyse des opérations ministérielles, laquelle dépeint la structure organisationnelle chapeautée par le Sous-ministre et inclue certains projets de financement visant les sociétés de la Couronne comme la Société Place du Havre Canada, la Société canadienne des ports, la CN Marine Inc., l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (les ports Jacques Cartier et Champlain Inc.) et Via Rail Canada.

Tableau 1-3: Structure des activités



Organisation: Pour atteindre l'objectif du programme, l'organisation de Transports Canada comprend une Administration centrale et quatre groupes d'exploitation - activités du transport maritime, du transport aérien, des Aéroports et du transport de surface - ainsi qu'un certain nombre de sociétés de la Couronne et d'organismes avec un degré d'autonomie variable. Certaines des sociétés de la Couronne fonctionnent dans le cadre du Ministère tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien national, sont totalement indépendantes et rendent compte de leur activité au Parlement directement par l'intermédiaire du Ministère. Quatre organismes, le Bureau canadien de la sécurité aérienne, l'Office du transport du grain et l'Administration du pipeline du Nord et la Commission canadienne de transports relient eux aussi directement ou indirectement du ministère des Transports.

Au sein du Ministère, la planification à long terme, l'élaboration des politiques touchant plusieurs modes de transport et la répartition des ressources entre les programmes sont centralisées. Certains secteurs du programme d'action qui englobent plus d'un mode, tels le personnel, les finances, la formation des spécialistes et le fonctionnement du Ministère, relèvent aussi de services centraux. Toutefois, les opérations organiques du Ministère sont exécutées par l'intermédiaire des bureaux régionaux.

L'un des principaux changements qui s'est produit cette année dans la gestion du Ministère a été la création d'un Conseil d'examen des programmes. Présidé par le Sous-ministre associé, ce Comité est chargé de la revue de toutes les politiques, ainsi que de tous les plans et propositions de programme ayant des incidences sur les ressources en années-personnes et les ressources financières. Il est également chargé de faire les recommandations utiles à ce sujet. La création d'un Conseil d'examen des programmes permet au Ministère et au Ministère d'exercer un plus grand contrôle sur le financement des programmes et de s'engager à atteindre des objectifs de réduction des ressources prédéterminés qui appuient solidement les objectifs de réduction du déficit du gouvernement.

C. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense Civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe aujourd'hui la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat légal

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi nationale sur les transports. Une liste des autres lois s'ajoutant à ces lois principales peut être consultée à la page 6-58.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: La structure des activités qui a été approuvée le 5 septembre 1985 et est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1986 est illustrée au Tableau 1-3 ci-dessous. Elle sert à exposer le budget des dépenses pour 1986-1987 ainsi que les dépenses en prévision pour 1985-1986 et les dépenses réelles pour 1984-1985. Pour 1986-1987, la Section II conserve le même niveau de détail que la Partie III

antérieure. Cependant, il y a eu récemment des remaniements des responsabilités au niveau des sous-activités, ou plus bas. Or c'est le cas, des données de rapport sur trois ans ont été présentées à nouveau à des fins de comparaison. Certains de ces remaniements peuvent entraîner des anomalies en ce qui a trait aux descriptions d'Activité actuellement déclarées qui sont révisées et seront intégrées au Budget principal de 1987-1988.

Budgétaire - Sociétés d'Etat:

- Transport maritime - augmentation des besoins pour permettre à Ports Canada d'entreprendre les projets de construction retardés et aux Administrations de pilotage de couvrir leurs pertes d'exploitation en 1984 2,9

- Administration centrale - approbations tardives et retards dans la mise en œuvre des projets d'immobilisations de VIA, plus l'application du fonds de roulement accumulé et réduction des pertes d'exploitation 141,9

Non-budgétaire - Sociétés d'Etat:

- Transport maritime - diminution des prêts requis en raison de l'augmentation du fonds de roulement de la Société canadienne des ports 1,6
- Administration centrale - diminution des fonds réservés à l'achat d'actions du CN pour aider CN Marine à financer ses acquisitions d'immobilisations 7,1

Budgétaire - Programme du Ministère:

●	Transport maritime - retards importants dans le programme de construction des navires en raison de grèves; réduction des coûts estimatifs totaux grâce à la mise en concurrence (109,2 millions de dollars); diminution des frais d'exploitation (22,4 millions de dollars); réduction des paiements prévus à la compagnie Canarctic et à la STNL (1,9 millions de dollars)	(133,5)
●	Transports aériens - réduction des dépenses de fonctionnement en raison des restrictions imposées aux dépenses discrétionnaires (54 millions de dollars); réduction des besoins de capital en raison des retards dans la livraison (31 millions de dollars); retards dans la construction (19 millions de dollars); projets reportés (16 millions de dollars); et soumissions favorables (7 millions de dollars); augmentation des recettes (30 millions de dollars)	(157,0)
●	Transports de surface - retards dans les paiements liés aux projets de déplacement des lignes de chemin de fer et de construction de croisements étagés et augmentation des paiements pour le programme d'aide aux transports urbains (augmentation nette de 2,2 millions de dollars); établissement du groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et du groupe de travail sur le Crow et diverses augmentations mineures (2,5 millions de dollars)	4,7
●	Administration centrale - augmentation des paiements pour : programmes de remise en état d'embranchements ferroviaires et d'acquisition de wagons-trémies (78,7 millions de dollars); Loi sur le transport du grain de l'Ouest (29,3 millions de dollars); Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (5,7 millions de dollars); diverses augmentations mineures (8,3 millions de dollars) baisse compensatrice des besoins de capital (5,6 millions de dollars)	116,4

2. Revenu du rendement financier

Tableau 1-2: Revenu du rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985			
Détails à la page	Budget principal	Réel	Différence
Budgétaire			
Transport maritime ²	789 563	919 384	(129 821)
Transports aériens	761 319	922 025	(160 706)
Transports de surface	42 148	37 537	4 611
Administration centrale ³	1 311 685	1 337 144	(25 459)
	2 904 715	3 216 090	(311 375)
Non-budgétaire			
Société canadienne des ports	2 570	4 190	(1 620)
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	6 100	13 226	(7 126)
	8 670	17 416	(8 746)
Total du Programme	2 913 385	3 233 506	(320 121)
Années-personnes autorisées	22 300	22 164	136

1. ne comprend pas les dépenses decoulant du transport, en juillet 1984, de la responsabilité pour le programme Corporation Place du Havre de Travaux publics Canada - 2 900 000 \$. Voir nota à la page 1-11 "Extraits du volume II des Comptes publics".
2. comprend des crédits budgétaires pour la Société canadienne des Ports, des ponts Jacques Cartier et Champlain, la voie maritime du Saint Laurent et les services de Pilotage. Voir page 2-5.
3. comprend des crédits budgétaires pour VIA Rail et CN Marine. Voir page 5-5.

Explication de la différence: Les années-personnes autorisées et le niveau des dépenses ont été haussés respectivement à 22 211 années-personnes et 3 385,6 millions de dollars dans les budgets supplémentaires et ce, principalement du fait de l'initiative économique du gouvernement visant à accélérer, sinon à faire progresser, certains projets spéciaux d'investissements en capitaux. Les autorisations révisées de dépenses, par type, sont énoncées à la page 1-9 des Extraits du Volume II des Comptes publics. L'important surplus est attribuable aux facteurs suivants:

- la Corporation Place du Havre Canada a terminé à temps la construction de Place Canada et du Pavillon du Canada à EXPO 86, et cela dans les limites du budget;
- le Secrétaire de la coordination fédérale pour EXPO 86 a lancé un programme national de sensibilisation du public aux réalisations canadiennes dans les domaines des transports et des communications liés à EXPO 86;
- le ministre des Transports a reçu le rapport McDonough sur les solutions de rechange offertes aux embranchements ferroviaires abandonnés;
- selon les prévisions, les dépenses liées au Programme de remise en état d'embranchements des Prairies seront de l'ordre de 97,8 millions de dollars en 1985-1986;
- mise en oeuvre de divers aspects des sous-ententes conclues entre le Canada et le Manitoba en vertu de l'EDER - 21 projets sur un total de 23 ont été entrepris, y compris : remorqueur pour Churchill, améliorations aéroportuaires, travaux à la gare de Winnipeg et restauration des wagons; et
- les travaux avec les provinces et les territoires ont été entrepris pour élaborer un code national de sécurité du camionnage.

- la loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. a été adoptée en première lecture le 5 décembre 1985. Cette loi vise à constituer CN Marine en société d'Etat distincte, avec le nouveau nom de Marine Atlantique, au début de 1986;
- le gouvernement fédéral et VIA Rail ont réalisé ce qui suit pour les services ferroviaires voyageurs:
 - rédaction d'une nouvelle loi sur les services ferroviaires voyageurs;
 - rétablissement de plusieurs services en juin 1985 ("Atlantique", "Supercontinental", "Canadien", liaison Montréal-Mont-Joli, liaison Montréal-Sherbrooke et Toronto-Havelock);
 - vingt locomotives F-40 ph-2 ont été commandées pour les routes transcontinentales de VIA, au coût de 50 millions de dollars;
 - ouverture du premier centre d'entretien de VIA, installation de 100 millions de dollars située dans le district Mimico à Toronto.
- des projets ont été lancés durant la première année de la sous-entente quinquennale sur les transports (170 millions de dollars) conclue entre le Canada et le Québec en vertu de l'EDER, y compris les travaux liés à la gare du Palais et des projets de recherche et de développement;
- des modifications à la loi sur le transport du grain de l'Ouest sont entrées en vigueur le 1er août 1985. Ces modifications prévoient: l'établissement d'un taux de fret maximum pour les producteurs qui ne dépassera pas le barème de 1984-1985 au cours des campagnes annuelles 1985-1986 et 1986-1987; l'abolition du volume plafond de 31,5 millions de tonnes et l'introduction d'un mécanisme du "rajustement de contrôle"; l'augmentation du nombre de représentants des producteurs au Comité supérieur du transport du grain, y compris pour la première fois un représentant des compagnies de la Colombie-Britannique; l'obligation, pour les compagnies de chemin de fer, de publier la déclaration annuelle de leurs principaux projets d'investissement pour le transport du grain; et l'incorporation, dans la loi sur le transport du grain, de l'engagement du gouvernement à l'égard du programme de remise en état d'embranchements ferroviaires;

Transports de surface:

- entrée en vigueur du Règlement pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et lancement du programme de vérification de conformité. Ce règlement donne la classification et les listes des marchandises dangereuses et traite des documents qui doivent accompagner les envois de marchandises dangereuses, des indications de danger telles que des étiquettes ou des plaques, des normes de sécurité auxquelles doivent se conformer les expéditeurs et les transporteurs de marchandises dangereuses, des avis qui doivent être donnés aux autorités en cas d'accidents et de la formation des employés; et
- de nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles ont été élaborées, notamment sur les sièges d'auto pour enfant, l'éclairage des véhicules le jour, le circuit de freinage des camions et des autobus, les autobus scolaires, l'identification des contrôles, et les restrictions à l'importation de pneus de camion à des fins de rechapage; des nouvelles normes d'émission ont été élaborées pour les poids lourds et les motocyclettes.

Administration centrale:

- suivant la publication du document "Aller sans entraves", les expéditeurs, les transporteurs, les voyageurs, les représentants de la main-d'œuvre et d'autres parties intéressées ont été invités à commenter les propositions et à formuler des suggestions;
- un programme de transport des personnes handicapées a été mis en œuvre et comprend: l'acquisition de véhicules spéciaux pour les petites agglomérations ou les communautés rurales, la démonstration de services de transport assurés par des bénévoles en vue de trouver des moyens moins coûteux de transport des personnes handicapées et le partage des coûts de la conception et de la construction de l'autocar accessible Mach II qui sera inauguré à l'XP0 86 et dans tout le Canada;
- CN Marine a été constituée en société d'Etat distincte et les activités suivantes se sont déroulées:
 - nouveau contrat entre Transports Canada et CN Marine (entente bipartite);
 - construction d'un nouveau navire pour les services côtiers de Terre-Neuve et du Labrador;
 - inauguration d'un nouveau service de traversier pour Terre-Neuve (de Jackson's Arm à Harbour Deep).

Transports aériens:

- Le 3 octobre 1985, le ministre des Transports a annoncé l'établissement d'un groupe de travail composé de représentants du gouvernement, de l'industrie et de la communauté, en vue de revoir la structure administrative des aéroports fédéraux du Canada et de formuler des recommandations quant aux améliorations possibles. Le Groupe de travail sur les aéroports doit normalement présenter son rapport final au plus tard en avril 1986;
- Les initiatives en matière de réforme réglementaire exposées dans "Aller sans entraves" ont favorisé la concurrence, de nouveaux services et des tarifs moins élevés pour les vols intérieurs; un processus moins complexe d'approbation de certaines routes aériennes transfrontalières; et un certain assouplissement de la réglementation de certains vols internationaux;
- Pour faire ressortir l'importance attachée à la sécurité aérienne et pour rationaliser la structure administrative des aéroports, Transports Canada a établi deux organisations distinctes en octobre 1985. Ces deux nouveaux groupes, qui tirent essentiellement leur origine de l'Administration canadienne du transport aérien, sont le Groupe de l'aviation et le Groupe de la gestion des aéroports. Cette réorganisation vise à distinguer l'activité commerciale des aéroports des fonctions ministérielles liées à la sécurité et à la réglementation de l'aviation, afin de mieux définir le mandat de chaque groupe. La réorganisation est de plus compatible avec la politique gouvernementale qui vise l'établissement d'une structure administrative nouvelle et plus efficace pour les aéroports;
- Le Ministère a élargi et renforcé la procédure et les systèmes de sécurité dans les aéroports face au danger grandissant que posent les groupes de terroristes à l'égard de l'aviation civile dans le monde; et
- Selon les prévisions, 458 millions de dollars seront investis dans l'infrastructure et l'équipement reliés à l'aviation et aux aéroports.

des mesures ont été instaurées pour améliorer la sécurité du transport maritime grâce aux modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada qui ont été déposées au Parlement et dont l'objet est de mettre à jour les prescriptions concernant la prévention de la pollution par les hydrocarbures, la formation des gens de mer et les services du trafic maritime; d'imposer des frais pour l'utilisation de certains services de la Garde côtière, notamment aides à la navigation, dragage et dragage, et de permettre l'élaboration d'une politique connexe de recouvrement des coûts;

l'État a réalisé des recettes de 27,0 millions de dollars grâce à la privatisation de la Société des transports du Nord Ltée.

depuis le 27 juin 1985, la Garde côtière a prêté son concours à l'enquête sur l'écrasement du vol 182 d'Air India. L'étape du tracé des plans et des photographies a été achevée à la fin de septembre. La phase de récupération a débuté le 8 octobre 1985 et deux navires ont été affectés à cette mission, soit le NGCC JOHN CABOT et le ravitailleur off-shore canadien KRUEZTURM, affrété par les États-Unis. Les travaux ont pris fin le 31 octobre. Pour achever la phase de récupération et mettre fin à la participation de la Garde côtière à l'enquête, le NGCC JOHN CABOT a procédé à la récupération de dix petites pièces à la demande des enquêteurs indiens et canadiens. La participation de la Garde côtière sur les lieux de l'écrasement a pris fin à la mi-décembre;

le Ministre a annoncé le 14 novembre 1985 la signature d'une entente entre le Ministère et six importantes compagnies pétrolières canadiennes concernant un plan mixte d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Cet accord est le premier de son genre dans le monde et réunit les forces du gouvernement et de l'industrie pour diriger l'intervention en cas d'incidents majeurs de pollution par les hydrocarbures;

selon les prévisions, 299 millions de dollars seront investis dans l'infrastructure et l'équipement du secteur maritime; et dans le programme de remplacement de la flotte, quatre navires ont été mis en service dans les régions de Terre-Neuve, du centre et de l'Ouest.

- en vertu du programme élargi de R et D en transport des handicapés, des projets ont été lancés afin de permettre l'accès équitable des personnes handicapées aux installations aéroporcuaires et aux moyens de transport dans les centres urbains et les régions rurales. Plusieurs de ces projets en sont à l'étape de démonstration ou de mise en oeuvre;
- un protocole d'entente a été signé en février 1985 par les ministres des gouvernements fédéral et provinciaux pour modifier considérablement la réglementation économique et administrative de l'industrie du camionnage;
- des mesures législatives ont été amorcées en vue de faire de VIA Rail et de CN Marine Inc. des sociétés d'Etat distinctes qui relèveront directement du ministre des Transports; de même qu'un certain nombre de modifications aux services et tarifs de traversier de la côte Est;

- Le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs a effectué une étude sur VIA Rail qui a donné lieu au rétablissement d'un certain nombre de services ferroviaires voyageurs, à une réorganisation de la structure commerciale de VIA et à l'engagement d'équiper les trains transcontinentaux de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons; des restrictions de financement ont été imposées en vue de réduire les paiements du gouvernement à l'égard des services ferroviaires voyageurs, de 600 millions de dollars en 1985-1986 à 400 millions de dollars en 1989-1990;

- Le gouvernement fédéral a continué de se montrer favorable à l'amélioration des réseaux de transport de surface par le truchement du Programme de renforcement et d'amélioration des routes principales et des ententes auxiliaires sur les transports conclues aux termes des ententes globales sur le développement économique et régional (EDER) (25,8 millions de dollars, 37,4 millions de dollars et 7,3 millions de dollars respectivement pour les routes provinciales, les routes secondaires et les routes d'accès); et

- en 1984-1985, 132,9 millions de dollars ont été affectés au Programme de remise en état d'embranchements des Prairies. Le Programme (571,4 millions de dollars sur six ans) comprend une réserve au montant de 51,3 millions de dollars pour l'amélioration du réseau de transport du grain, qui aidera à payer le coût d'améliorations ferroviaires et autres à apporter à ce réseau.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Rendement en 1984-1985 :

Transport maritime:

- un total de 313 millions de dollars a été investi dans l'infrastructure et l'équipement du secteur maritime;
- un Centre de formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM) a été achevé à Terre-Neuve et est exploité par la province afin d'assurer une formation en sauvetage, en lutte contre les incendies et en survie;
- pour remplacer le NGCC Daring, on a fait l'acquisition d'un ravitailleur off-shore et on a modifié sa configuration.

Transports aériens:

- le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été mis sur pied;
- des modifications aux Parties I et III de la Loi sur l'aéronautique ont été déposées au Parlement le 28 mars 1985 et ont reçu la sanction royale le 28 juin 1985. Ces modifications, qui visent à mettre en oeuvre les recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, établissent les pouvoirs statutaires nécessaires pour adopter des règlements nouveaux et révisés en matière de sécurité de l'aviation, et prévoient des sanctions administratives de même que l'établissement du Tribunal de l'aviation civile; et
- un total de 460 millions de dollars a été investi dans l'infrastructure et l'équipement du secteur aérien.

Transports de surface

- de nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles ont été élaborées, notamment sur les sièges d'auto pour enfant, les feux de freinage (plus efficace), et les phares aérodynamiques visant à économiser le carburant; et
- promulgation du premier règlement pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses; ce règlement porte sur les étiquettes et plaques et sur la formation.

(103,0)

● Administration centrale - augmentation des paiements à CN Marine (43,4 millions de dollars); réduction des niveaux de référence de VIA Rail (100 millions de dollars); réduction des besoins pour la Corporation Place du Havre Canada (46,4 millions de dollars)

Non-budgétaire - Sociétés d'Etat:

(6,8)

● Transport maritime - aucune dépense n'est prévue pour les prêts en 1986-1987

Explication du montant prévu pour 1985-1986 : Le montant prévu pour 1985-1986 est inférieur de 85,9 millions de dollars, ou 3,0 %, aux 2 830,6 millions de dollars indiqués dans le Budget des dépenses de 1985-1986. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants :

Transport maritime - réduction des besoins de capital (41,7 millions de dollars) en raison de projets de construction retardés; réduction du déficit et mesures de restriction (18,4 millions de dollars); postes mineurs, diminution nette (1,4 million de dollars)

(61,5)

Transports aériens - réductions des dépenses de fonctionnement (8 millions de dollars) en raison des mesures de restriction; réduction des besoins de capital due à des retards dans la construction et à des projets reportés (33 millions de dollars); diminution des recettes nette de 4 millions de dollars

(45,0)

Transports de surface - augmentation des dépenses et pour les services professionnels (2,5 millions de dollars) et les projets d'investissement spéciaux liés à l'étagement des voies (2,3 millions de dollars); et diminution des besoins concernant le déplacement des lignes de chemin de fer de Regina (5,6 millions de dollars)

(0,8)

Administration centrale - augmentation des paiements pour l'achat de wagons-trémiés (39 millions de dollars) et pour les projets de renforcement des routes (13,3 millions de dollars); diminution des paiements à CN Marine (30,1 millions de dollars)

22,2

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1986-1987 sont inférieurs de 200,9 millions de dollars, ou 7,3 %, aux prévisions de dépenses de 1985-1986. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

Budgétaire - Programme du Ministère :

Millions de dollars

● Transport maritime - augmentations des dépenses en capital (48,9 millions de dollars) en raison de retards dans le calendrier de construction de 1985-1986 et du lancement de nouveaux projets; augmentations mineures (12,2 millions de dollars)

61,1

● Transports aériens - augmentation des investissements de capital pour le projet RAMP, les installations aéroportuaires, l'équipement de navigation et de sécurité (107 millions de dollars); hausse compensatrice du volume, des tarifs et des recettes fiscales (124 millions de dollars); augmentation nette des dépenses de fonctionnement (9 millions de dollars)

(8,0)

● Transports de surface - augmentation des fonds pour le projet de déplacement des lignes de chemin de fer de Regina (13,6 millions de dollars); diminution des besoins pour les projets d'étagement des voies (2,3 millions de dollars); hausse des dépenses de fonctionnement pour les marchés de service professionnel du domaine des marchandises dangereuses (4,5 millions de dollars); baisses compensatrices mineures (0,5 million de dollars)

15,3

● Administration centrale - réduction des besoins de capital pour le Collège de la Garde côtière (3,4 millions de dollars); réduction du déficit (78,2 millions de dollars); achèvement des programmes de renforcement des routes (19,4 millions de dollars) et du Programme d'acquisition de wagons-trémiés (39 millions de dollars)

(140,0)

Budgétaire - Sociétés d'Etat :

● Transport maritime - réduction des besoins pour la Société canadienne des ports en raison de l'achèvement de projets en 1985-1986

(5,9)

mettre en oeuvre, dans les domaines maritime, aérien et routier, d'importants éléments de la sous-entente Canada-Québec de l'EDER, pour un total de 170 millions de dollars sur cinq ans et de 28 millions de dollars en 1986-1987. Ces initiatives comprennent: des projets de recherche et de développement, l'amélioration des transports urbains, la réfection des installations portuaires du Bas de la Côte Nord, l'amélioration de l'équipement et des installations aéroportuaires et un certain nombre de projets de prolongement et d'amélioration des routes.

2. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1-1: Besoins financiers nets par activité
(en milliers de dollars)

Détails à la page	Budget des		Différence
	dépenses 1986-1987	Prévis 1985-1986	

Budgetaire			
Transport maritime ²	822 280	764 487	57 793
Transports aériens	691 031	698 873	(7 842)
Transports de surface	52 550	37 687	14 863
Administration centrale ³	977 952	1 236 844	(258 892)
			5-2

Non-budgetaire			
Société canadienne des ports	-	6 781	(6 781)
			2-2

Programme du Ministère			
Années-personnes autorisées	21 388	22 222	(834)
			(200 859)

1. Les prévisions de 1985-1986 sont fondées sur les renseignements dont disposaient les gestionnaires au 31 octobre, 1985.
2. Comprend les crédits budgétaires pour la Société canadienne des ports, la Compagnie de navigation Canartic Limited, la Commission du port de Hamilton et la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. Voir page 2-5.
3. Comprend les crédits budgétaires pour Via Rail, CN Marine et la Corporation Place du Havre Canada. Voir page 5-5.

contribuer à réduire le nombre d'accidents de la route, à améliorer la santé des gens et à diminuer la consommation de carburant par le truchement d'efforts fédéral-provinciaux visant à améliorer et à appliquer les normes de sécurité des véhicules automobiles (voir page 4-9).

Administration centrale:

formuler des projets de loi découplant du document "Aller sans entraves", afin d'encourager la croissance d'un réseau de transport concurrentiel desservant toutes les régions du Canada;

accroître la sécurité, la rentabilité et la compétitivité du réseau de transport ferroviaire du fret dans l'ensemble du pays, en modifiant les lignes de conduite en matière de transport par chemin de fer, les règlements et l'aide financière sélective;

travailler avec les provinces pour élaborer et exécuter la phase I de la réforme de la réglementation de l'industrie du camionnage, tel qu'il en a été convenu, pour assouplir ou éliminer, d'une manière uniforme, la réglementation superflue du transport motorisé, et pour élaborer un code national de sécurité du camionnage;

améliorer les aspects institutionnels, juridiques et administratifs des programmes des services ferroviaires voyageurs et des services de traversier, et améliorer également le niveau de service, grâce à l'adoption de la Loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs et au projet de loi concernant Marine Atlantique, au lancement de programmes efficaces d'acquisition de capital et à la réduction des subventions à l'exploitation par unité;

surveiller la construction et l'exploitation du Pavillon du Canada à EXPO 86, installation destinée à mettre en valeur les réalisations du Canada dans les domaines des transports et des communications, et coordonner les autres aspects de la participation fédérale à EXPO 86, notamment les activités liées à la présence fédérale, un programme national de sensibilisation du public et la prestation d'un plus grand nombre de services essentiels;

à la clôture d'EXPO 86, faire don à la Colombie-Britannique du Pavillon du Canada, le convertir en un centre de commerce et de congrès, et déterminer si le gouvernement fédéral devrait continuer de participer à l'exploitation de la Place du Canada;

Transports aériens:

- continuer d'améliorer les formalités et les services de sécurité dans les aéroports du fait que la sécurité et la sûreté des aéronefs et des passagers pourraient être compromises par des actes de sabotage et de terrorisme. Une procédure d'exploitation révisée est en voie d'être mise en oeuvre en ce qui a trait au nouvel équipement de sécurité qui servira au contrôle plus efficace des bagages et du fret aérien;
- encourager la croissance de services aériens à la fois nouveaux et innovateurs dans toutes les régions du Canada par l'adoption de la législation découplant du document "Aller sans entraves" qui réduira les restrictions à l'entrée, à l'équipement et aux tarifs;
- revoir les formalités d'accréditation initiale des transporteurs aériens afin d'assurer la mise en place de critères d'essai de sécurité à la fois valables et efficaces conformément aux conditions d'aptitude et de volonté exprimées dans le document "Aller sans entraves" (voir page 1-36);

- préparer diverses options en vue de la mise en place d'une nouvelle structure administrative pour le réseau fédéral d'aéroports au Canada, afin de prévoir un système autonome incorporant le principe de l'interfinancement des plus petits aéroports pour permettre l'exploitation autonome des aéroports locaux (voir page 1-36);
- améliorer la sécurité de l'aviation grâce à une meilleure surveillance de la conformité aux règlements, à un contrôle plus rigoureux de la navigabilité des aéronefs et à la plus grande importance attachée aux responsabilités personnelles liées à la sécurité de l'aviation; et

Transports de surface:

- poursuivre la mise en place d'un programme global d'inspection, de formation et d'information sur l'intervention en cas d'urgence, afin d'aider à l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (voir page 4-16); et

Sécurité

- continuer d'accroître la sécurité de toutes les composantes du réseau national des transports.

Restructuration du Ministère

- revoir les opérations du Ministère de rationaliser ses activités et l'affectation de ses ressources.

Efficacité et rendement

- s'assurer que les services sont d'une qualité et d'un niveau appropriés et en améliorer l'efficacité en obtenant les mêmes résultats avec moins de ressources.

Les passages qui suivent donnent un aperçu, par activité, de la façon dont ces priorités seront mises en application dans tout le Ministère:

Transport maritime:

- déposer des projets de loi visant à promouvoir les objectifs du document "Aller sans entraves" au titre de la réforme réglementaire économique du gouvernement. Cette initiative comprend : la modification de la loi sur la marine marchande du Canada en vue de remplacer la Partie XV (Cabotage) et d'étendre la juridiction canadienne au secteur off-shore; la modification de la loi nationale sur les transports afin de simplifier la réglementation du transport maritime de marchandises dans le Nord et le remplacement de la loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, afin de résoudre les problèmes cernés dans la loi en vigueur (qui expire en mars 1986);

- poursuivre les travaux d'élaboration en vue de construire éventuellement un brise-glace classe Polaire 8 comme l'a annoncé le gouvernement le 10 septembre 1985. En plus des autres missions auxquelles sont affectés les navires de la garde côtière, le nouveau brise-glace sera chargé de promouvoir la souveraineté et la science et il assurera un soutien particulier aux missions de la DN dans l'Arctique; et
- achever la construction de cinq nouveaux baliseurs (classes 1050 et 1100) de la garde côtière et les mettre en service dans les régions de Terre-Neuve, des Maritimes, du Québec et de l'Ouest (voir page 2-13).

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

En juillet 1985, le ministre des Transports a publié un énoncé de politique intitulé "Aller sans entraves - Un Guide pour la réforme des transports au Canada". Ce document, dans lequel figurent les révisions projetées à la politique canadienne sur les transports, fait partie intégrante des initiatives visant à favoriser la croissance économique. Les propositions législatives découlant de cette politique seront présentées en 1986.

Transports Canada contribuera 200 millions de dollars de plus au programme de réduction du déficit du gouvernement en 1986-1987. Cette initiative a été présentée dans le Budget de mai 1985 et découle de l'exposé économique de novembre 1984. La rationalisation des activités du Ministère permettra une réduction de 100 millions de dollars tandis que le même montant sera récupéré grâce à la réduction des subventions versées à VIA Rail. De plus, le Ministère instaure des mesures visant à rationaliser la structure organisationnelle, centraliser les services de soutien, réduire les frais indirects et accroître le niveau de recouvrement des coûts. Ces objectifs seront atteints sans qu'il y ait réduction des services aux Canadiens et l'on attachera beaucoup d'importance à la sûreté et à la sécurité de notre système de transport.

Pour 1986-1987, le Ministère a reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour mettre en place une structure révisée des programmes et des activités dans le but de rationaliser la gestion du Ministère et de faciliter la prise de décisions en matière d'affectation des ressources. Pour cette année budgétaire, Transports Canada s'est fixé les priorités suivantes :

Réforme réglementaire économique

- créer un climat favorable au placement de capitaux dans le secteur privé et à la croissance de ce secteur, accroître le niveau de concurrence et réduire les coûts à l'unité des industries du transport en allégeant le fardeau réglementaire, en se fiant plus aux forces du marché et en encourageant davantage la concurrence intramodale et intermodale.

Transports de surface			
Budgetaire			
Crédit 85 - Dépenses de fonctionnement	27 386 000	30 720 531	27 150 601
Crédit 90 - Subventions inscrites au budget et contributions	310 877 000	458 555 364	395 016 418
Crédit 95 - Paiements à CN Marine et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	164 707 000	164 707 000	164 707 000
Crédit 100 - Paiements à VIA Rail Canada	679 400 000	600 100 000	537 516 231
Crédit 105 - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et à CN Marine	2 000 000	2 000 000	1 445 816
Crédit 110 - Paiement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	2 000 000	9 200 000	8 263 040
Statutaire - Abolition des pages sur le pont Victoria	2 390 000	2 586 467	2 586 467
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 498 000	1 727 000	1 727 000
Statutaire - Loi sur le transport du grain de l'Ouest	-	35 006 890	29 335 702
Non-Budgetaire			
L115 - Actions du capital-actions du CN	13 226 000	13 226 000	6 100 000
Total du programme			
1 203 484 000	1 317 829 252	1 173 484 275	
13 226 000	13 226 000	6 100 000	
3 233 506 000	3 385 490 676	2 913 385 273	

Il n'a pas été fait mention, dans les Comptes publics de Transports Canada, du fait que la responsabilité pour le programme de la Corporation Place du Havre Canada a été transférée de Travaux publics Canada, en juillet 1984 - 2 900 000 \$.

Nota: Les données des Comptes publics figurant dans d'autres sections du plan de dépenses ont été présentées de nouveau aux fins d'une analyse comparative visant à tenir compte des récentes révisions apportées aux activités et à l'organisation.

1-10 (Transports)

(dollars)	Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
Credit 45 - Paiement à la Commission du port de Hamilton	2 130 000	3 049 000	3 048 733
Credit 46c - Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	1 400 000	1 370 672
Credit 50 - Paiement à la Société des transports du Nord Ltée	1 200 000	1 200 000	-
Credit 55 - Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	106 000	106 000	106 000
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	27 862 000	32 108 000	32 108 000
Statutaire - Remboursements de montants portés des recettes d'exercice précédents	-	7 251	7 251
942 420 000	893 743 560	811 714 221	
Non-budgétaire			
L60 - Prêts à la Société canadienne des ports	4 190 000	4 190 000	2 569 795
Statutaire - Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	10 000 000	-
Statutaire - Société canadienne des ports	-	10 000 000	-
4 190 000	24 190 000	2 569 795	
946 610 000	917 933 560	814 284 016	
Transports aériens			
Credit 65 - Dépenses de fonctionnement	344 878 000	330 282 279	304 377 966
Credit 70 - Dépenses en capital	372 652 000	372 652 000	331 135 945
Credit 75 - Subventions inscrites au Budget et contributions	48 063 000	57 825 500	43 813 360
Credit 80 - Paiement au Fonds renouvelable des aéroports	121 732 000	121 732 000	36 878 645
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	50 896 000	58 652 000	58 652 000
Statutaire - Remboursements de montants portés aux recettes d'exercices précédents	-	50 148	50 148
Statutaire - Fonds renouvelable des aéroports autonomes	16 253 000	50 937 100	18 860 244
954 474 000	992 131 027	793 768 308	

Utilisation des crédits pour 1984-1985

(dollars)	Budget	Total des crédits	Utilisation réelle
Administration centrale			
budgétaire			
Crédit 1 - Dépenses de fonctionnement	101 817 000	114 599 805	106 855 709
Crédit 5 - Dépenses en capital	18 583 000	23 064 000	14 525 029
Statutaire - Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	40 000	41 682	41 682
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	7 898 000	9 102 000	9 102 000
Statutaire - Fonds renouvelable des magasins	600 000	10 789 350	960 254
Transport maritime			
budgétaire			
Crédit 10 - Dépenses de fonctionnement	432 570 000	434 149 675	409 296 897
Crédit 15 - Dépenses en capital	435 257 000	365 630 705	313 249 330
Crédit 16b - Paléont à la Compagnie de navigation Canacitic Ltée	-	6 514 000	6 513 995
Crédit 17b - Paléont à la Commission du port de Windsor	-	515 000	515 000
Crédit 20 - Paléont à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	386 000	386 000	90 403
Crédit 25 - Paléont à la Compagnie de navigation Canacitic Ltée	3 303 000	3 303 000	2 590 806
Crédit 30 - Paléont à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.	4 387 000	4 387 000	4 387 000
Crédit 35 - Paléont à la Société canadienne des ports	32 219 000	37 555 928	35 167 070
Crédit 36c - Paléont à la Compagnie de navigation Canacitic Ltée	-	1	-
Crédit 37c - Paléont à l'Administration de pilotage des Grands lacs	-	432 000	263 064
Crédit 40 - Paléont à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	3 000 000	3 000 000	3 000 000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses Programme par activités

(en milliers de dollars)

Budget principal 1986-1987

Années- personnes	Budgétaire	Moins: Recettes à valoir sur le crédit	Années-personnes autorisées en 1985-1986	22 011	Années-personnes autorisées en 1985-1986
****Transports aériens	6 213	482 465	347 446	1 019	830 930
****Transports maritimes	11 882	995 463	565 481	41 817	1 562 331
****Transports de surface	2 222	27 387	2 210	22 953	52 550
****Administration centrale	3 071	757 912	8 654	217 213	983 779
					5 827
					-
					977 952
					1 006 34
					190 34
					856 61
					822 280
					8 650
					871 300
					885 777
					2 543 813
					2 830 61

* L'activité comprend des paiements aux sociétés d'Etat suivantes: la compagnie de navigation Canacartc limitée (2 116 000 \$ - crédit 20), la société les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (2 488 000 \$ - crédit 25), la société canadienne des ports (8 067 000 \$ - crédit 30) et la Commission du port de Hamilton (1 160 000 \$ - crédit 35). Les pages suivant le tableau des paiements de transfert contiennent de plus amples renseignements sur les activités de la société canadienne des ports. Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la société canadienne des ports.

** Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. Une partie de cette activité est financée au moyen d'un fonds renouvelable. Les montants figurant sur ce tableau comprennent les besoins de trésorerie au titre du fonds pour l'exercice financier. Pour plus de renseignements sur la ventilation des dépenses et des recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes, se reporter à la Partie III du Budget des dépenses principal du Ministère.

*** L'activité comprend des paiements s'élevant à \$146 106 000 (crédit 40) à CN Marine Inc. et à \$490 400 000 (crédit 45) à VIA Rail Canada Inc. (quoique les fonds demandés pour le crédit 45 s'élevant à \$500 000 000, les autres dépenses, qui s'élevant à \$9 600 000, se rapportent à des paiements d'aide aux travailleurs à des compagnies ferroviaires parmi lesquelles se trouve VIA Rail Canada Inc. Les pages suivant le tableau des paiements de transfert contiennent de plus amples renseignements sur les activités de CN Marine Inc. et VIA Rail Canada Inc.

**** Fonds renouvelable des magasins. Une partie de cette activité est financée au moyen du fonds renouvelable, et dans le cas de fonds, les dépenses et les recettes. Desolés de trésorerie nets sont égaux à la différence prévue entre les paiements de transfert et les paiements s'élevant à \$9 184 000 (crédit 15) à la Corporation Place du Havre Canada. Les pages suivant le tableau des activités de la Corporation Place du Havre Canada.

De plus amples renseignements concernant les crédits budgétaires des sociétés d'Etat sont disponibles à partir de la page 6-59.

Extraits de la Partie II

du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Numéros des Ministères et organismes	crédits des	1985-1986	Budget principal	1986-1987	Budget principal
40) Paiements à CN Marine Inc. conformément		132 911 000	146 106 000		
a) relativement aux services subventionnés					
de transport maritime suivants:					
traversiers et terminus de Terre-Neuve;					
services côtiers et terminus de					
Terre-Neuve; traversiers et terminus					
de l'Île-du-Prince-Édouard;					
traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les					
états de la Nouvelle-Angleterre					
(États-Unis) et terminus, et					
traversiers entre Digby et Saint-John					
et terminus, et					
de transports ferroviaires et maritimes					
b) afin de payer les frais de jonction					
et de jonction de transports sur voie					
étroite et sur voie normale, ainsi que les					
frais de traversiers et de terminus.					
45) Paiements à VIA Rail Canada Inc.		600 700 000	500 000 000		
relativement aux coûts de la direction					
de cette société, paiements à des fins					
d'immobilisations et paiements en vue					
de la prestation d'un service ferroviaire					
voyageurs au Canada conformément aux					
marchés conclus au sous-aligné c)(i) du					
crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1					
de 1977 portant affectation de crédits,					
et paiements à une compagnie de chemin					
de fer à l'égard de la partie déterminée					
des frais engagés par la compagnie pour					
assurer des prestations de soutien du					
revenu, des indemnités de licenciement,					
des frais de réinstallation, des					
prestations de retraite anticipée, des					
prestations de cessation d'emploi et					
d'autres prestations à ses employés					
lorsque ces coûts sont engagés par					
suite de la mise en application des					
dispositions du marché ou de					
l'interruption d'un service					
ferroviaire voyageurs, conformément					
au sous-aligné c)(ii) du crédit 52d					
(Transports) de la Loi n° 1 de 1977					
portant affectation de crédits.					

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Numéros des Ministères et organismes	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
10 Transports - Les subventions inscrites au Budget et les contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplé- ment aux allocations de pension prévus par la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'inter- colonial et de l'île-du-Prince-Édouard, de façon à porter le versement minimum, au cours de l'année civile 1986, à 50 \$ par mois plutôt qu'à 20 \$ par mois comme le prévoit ladite Loi.	280 402 117	295 317 000
15 Paiements à la Corporation Place du Havre Canada à l'égard des dépenses de fonctionne- ment et des dépenses en capital pour la construction et l'exploitation d'une installation à la jetée C.-B., à Vancouver (C.-B.), et d'un terminal pour navires de croisière, du Pavillon du Canada à l'Expo 86 et d'installations connexes.	9 184 000	60 609 000
20 Paiements à la Compagnie de navigation Canarclic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la Compagnie pour l'année civile 1986.	2 116 000	1 709 000
25 Paiement à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal.	2 488 000	3 855 000
30 Paiement à la Société canadienne des ports concernant: a) le développement d'installations au port de Sept-Îles (Québec); et b) la construction d'un nouveau remorqueur au port de Churchill (Manitoba).	8 867 000	21 209 000
35 Paiement à la Commission du port de Hamilton pour aider à payer les coûts de la construction du complexe East Port, Hamilton (Ontario).	1 160 000	2 000 000

Extraits de la Partie II

du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées

Numéros	Ministères et organismes	crédits des
	Budget	principal
	1986-1987	1985-1986

Transports

1 Transports - Dépenses de fonctionnement et

678 830 000

931 579 000

a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation et la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité des transports de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt à payer en vertu de la partie II de la loi sur la taxe d'accise, moins la partie de cette somme qui est créditée au fonds renouvelable des aéroports.

5

Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.

828 304 000

752 515 000

Authorisation

L'autorisation est demandée de dépenser 2 457 457 \$ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1986-1987. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 86 356 000 \$.

Le Parlement a autorisé précédemment un prélèvement total de 43 700 000 au titre du fonds renouvelable des magasins et un prélèvement de 80 000 000 \$ au titre du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)

Budget principal
1986-1987

Budget principal
1985-1986

Transports	
1	Dépenses de fonctionnement
5	Dépenses en capital
10	Subventions et contributions
15	Paiements à la Corporation Place du
20	Paiement à la Compagnie de navigation
25	Paiement à la société Les Fonds
30	Paiement à la Société canadienne des
35	Paiement à la Commission du port
40	Paiements à CN Marine Inc.
45	Paiements à VIA Rail Canada Inc.
(S)	Ministre des Transports - Traitement
(S)	et allocation pour automobile
(S)	Fonds renouvelable des aéroports
(S)	autonomes et services au sol
(S)	Abolition des pages sur le Pont Victoria
(S)	Contributions aux régimes d'avantages
	sociaux des employés
	Crédit budgétaire non requis
	Paiement au fonds renouvelable -
	Dépenses en capital
	Total du budgétaire
	2 543 813
	2 822 640
	Total du budgétaire
	0
	7 198
	Total du Programme
	2 543 813
	2 830 611

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
1-4
1-9

Section I Aperçu du Programme

Plans pour 1986-1987	1-12
1. Points saillants	1-12
2. Etat financier récapitulatif par activité	1-16
B. Rendement récent	
1. Points saillants	1-19
2. Revue du rendement financier	1-26
C. Données de base	
1. Introduction	1-29
2. Mandat légal	1-29
3. Objectif du Programme	1-29
4. Plan d'exécution du Programme	1-29
D. Perspective de planification et revue du rendement	
1. Contexte	1-34
2. Initiatives	1-35
3. Mise à jour des initiatives antérieures	1-39
4. Efficacité du Programme	1-43

Section II Analyse par activité

A. Transport maritime	2-1
B. Transports aériens	3-1
C. Transports de surface	4-1
D. Administration centrale	5-1

Section III Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article	6-1
1. Dépenses par article	6-2
2. Dépenses en personnel	6-4
3. Dépenses en capital	6-39
4. Paiements de transfert	6-45
B. Analyse des coûts	6-46
C. Analyse des recettes	6-48
D. Autres analyses	
1. Transport maritime - Prêts	6-49
2. Flotte de la Garde côtière canadienne	6-50
3. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière	6-51
4. Caisse des réclamations de la pollution maritime	6-52
5. Emplacement des bases, ports principaux et installations	6-54
6. Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux	6-56
7. Résumé des recettes et des coûts recouvrés - Transports aériens	6-57
8. Fonds renouvelable des magasins	6-58
9. Détails du mandat légal	6-59
10. Sommaires du financement par voies de crédits - sociétés d'Etat	

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections. La section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le bien avec les autres documents budgétaires. Les chapitres comprennent également des extraits du Volume II des Comptes publics. Ceux-ci permettent d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document a pour objet de permettre aux lecteurs de trouver facilement les renseignements qu'ils cherchent. La table des matières indique en détail le contenu de chaque section et l'état financier de la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

En 1985-1986, le Ministère a mis en place une nouvelle structure d'activité et apporté des changements organisationnels. Le plan de dépenses de cette année présente des renseignements sur le rendement financier pour toutes les activités. Le Ministère continuera d'étayer et d'améliorer ces renseignements pour les futurs plans de dépenses.

Budget des dépenses 1986-1987
Partie III
Transports Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1986
En vente au Canada par l'entremise de nos
agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa (Canada) KIA 0S9

N° de catalogue BT31-2/1987-III-48

ISBN 0-660-33206-9

au Canada: \$12.00
à l'étranger: \$14.40
Prix sujet à changement sans préavis

Transports Canada

**Budget
des dépenses
1986-1987**

Partie III

Plan de dépenses



CAI
FN
E77

GOVERNMENT
Publication

Treasury Board of Canada Comptroller General



1986-87 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1987-III-71
ISBN 0-660-53207-7

Canada: \$6.00
Other countries: \$7.20

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Treasury Board of Canada
Comptroller General

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains levels of detail to respond to the various needs of its readers.

The Expenditure Plans for the Department's two Programs are presented in separate chapters in this document. Chapter one begins with extracts from Part II of the Estimates to provide continuity with the other Estimates documents. Chapter two reports only on the performance of a Program which terminated March 31, 1985. Both chapters include extracts from Volume II of the Public Accounts provided as an aid in assessing the Programs' financial performance over the past year.

The first Program Expenditure Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. Section II provides further information on costs and expenditures by object that the reader may require to understand the Program more fully. Because of the nature of the second Program, all information is presented in a single section.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. Detailed tables of contents are provided for each Program. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Management Practices and Controls Program	1-1
Implementation Assistance Program	2-1

Management Practices
and Controls Program
Expenditure Plan

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	1-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	1-6

Section I

Program Overview

A.	Plans for 1986-87	
	1. Highlights	1-7
	2. Financial Summary	1-8
B.	Recent Performance	
	1. Highlights	1-8
	2. Review of Financial Performance	1-9
C.	Background	
	1. Introduction	1-9
	2. Legal Mandate	1-10
	3. Program Objective	1-10
	4. Program Description	1-10
	5. Program Organization for Delivery	1-11
D.	Planning Perspective and Performance Review	
	1. Environment	1-13
	2. Update on Previously Reported Initiatives	1-13
	3. Program Effectiveness	1-15
	4. Performance Information/Resource Justification	1-16

Section II

Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
	1. Expenditures by Object	1-18
	2. Personnel Expenditures	1-19
B.	Cost Analysis	1-19

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$11,881,000 in support of the Management Practices and Controls Program in 1986-87. The remaining expenditures, estimated at \$1,144,000 for contributions to employee benefit plans will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
<hr/>			
	Comptroller General		
25	Program expenditures	11,881	10,605
(S)	Contributions to employee benefit plans	1,144	1,101
		<hr/>	
	Total Department	13,025	11,706

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1986-87 Main Estimates
<hr/>		
	Comptroller General	
25	Comptroller General - Program expenditures	11,881,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates			1985-86
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Total	Main Estimates
Financial and Management Accounting and Reporting	63	5,595	5,595	4,423
Management Practices and Processes	64	4,859	4,859	4,952
Administration	23	2,571	2,571	2,331
	150	13,025	13,025	11,706
1985-86 Authorized Person-Years	156			

Extracts from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
<hr/>			
Budgetary			
Vote 25 - Program Expenditures	10,444,000	10,444,000	9,711,731
Statutory - Contributions to employee benefit plans	993,000	1,145,000	1,145,000
<hr/>			
Total Program	11,437,000	11,589,000	10,856,731

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

In 1986-87, the Office of the Comptroller General (OCG) will continue its work to support more cost-effective delivery of government services and programs, an improved capacity to account for program costs and results, and an enhanced ability on the part of the public service to respond quickly to changes in government direction and priorities.

Specifically, the OCG will undertake the following in 1986-87:

- Continue the implementation of the Improvement in Management Practices and Controls (IMPAC) Project with a view to completion in 1987-88 (see page 1-13);
- Assist departments in identifying and achieving productivity improvements (see page 1-14);
- Promote improvements in the productivity, quality and utility of departmental program evaluation and internal audit functions (see page 1-14);
- Based on departmental evaluation plans, prepare a comprehensive government evaluation plan to provide for more central direction on evaluation priorities (see page 1-14);
- Develop new policies in the area of cash management which will result in savings of \$96 million in the fiscal year (see page 1-14); and
- Continue to improve the quality of information reported to Parliament in the Estimates and Public Accounts (see page 1-14).

2. Financial Summary

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86*	Increase (Decrease)
Financial and Management Accounting and Reporting	5,595	5,011	584
Management Practices and Processes	4,859	4,952	(93)
Administration	2,571	2,331	240
Total	13,025	12,294	731
Authorized person-years	150	160	(10)

* The 1985-86 Forecast includes an item for Cash Management (Four person-years and \$588,000) approval for which is being requested through Supplementary Estimates C.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are \$731,000 higher and 10 person-years lower than the 1985-86 forecast expenditures. This is due to a planned reduction in person-years, the Cash Management initiative, and other minor factors.

B. Recent Performance

1. Highlights

- Specific targets for 1984-85 in relation to the implementation of internal audit and Part III of the Estimates as well as the redesign of Part II were achieved. Some slippage occurred in the implementation of IMPAC and in the number of departments estimated to have an adequate program evaluation function (see page 1-13).
- A Cash Management Directorate was established in 1985-86 to coordinate the government's cash management activities and carry out specific initiatives. A Cash Management strategy was approved by Treasury Board and communicated to all departments and agencies (see page 1-14).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Increase (Decrease)
Financial and Management Accounting and Reporting	4,022	5,190	(1,168)
Management Practices and Processes	4,677	4,885	(208)
Administration	2,158	1,362	796
Total	10,857	11,437	(580)
Authorized person-years	156	156	-

Explanation of Change: The major portion of the activity variances arises from re-allocation of a \$725,000 reduction in personnel and related operating expenditures from Administration to the other two activities. This reduction was allocated on a temporary basis to the Administration activity in the 1984-85 Main Estimates. Other factors giving rise to the decrease in these other two activities include reduced requirements for travel, training, information and professional service contracts.

C. Background

1. Introduction

The Management Practices and Controls Program carries out the responsibility assigned to the Comptroller General of Canada to develop and implement sound managerial practices in the federal government. This includes policies for financial and management accounting and reporting, program evaluation and internal audit, the provision of assistance to departments and agencies in the development and implementation of improvements in management practices, and the monitoring of the results achieved.

The Office of the Comptroller General is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Treasury Board Secretariat, headed by the Secretary to the Treasury Board. Both the Comptroller General and the Secretary report to the President of the Treasury Board.

2. Legal Mandate

The Management Practices and Controls Program derives its mandate from the amendment to the Financial Administration Act, creating the position of Comptroller General of Canada in 1978. The legislation empowers the Treasury Board to assign to the Comptroller General such responsibilities as it deems appropriate.

3. Program Objective

The objective of the Management Practices and Controls Program is to see to the establishment and maintenance of sound management practices in the federal government by developing policies and standards for financial and operational planning, reporting and controls, and by promoting and monitoring improvements in the practice of financial and operational management in departments and agencies.

Therefore, the role of the OCG is two-fold: a policy role to assist the President of the Treasury Board in the administration of the Financial Administration Act and an assistance role to departments in the improvement of their management practices.

4. Program Description

The Management Practices and Controls Program has three activities as follows:

Financial and Management Accounting and Reporting: This activity's objective is to establish and maintain sound financial and management accounting and reporting in the federal government. This is accomplished by developing and administering financial, accounting and reporting policies and by providing technical and implementation advice to department and agencies on these policies. It includes the following components:

Financial Policies and Systems: This component is responsible for cash management, financial and accounting policies for departments, agencies and Crown corporations; the monitoring of the planning and design of major central and departmental financial and management accounting systems; and the provision of advice and guidance to central agencies and departments on financial systems development.

Reporting to Parliament: This component is primarily concerned with the standards for the form and content of the Estimates and Public Accounts.

Professional Development: This component is concerned with the provision of advice, information and research on all aspects of human resource management for the financial community.

Management Practices and Processes: This activity seeks the establishment and maintenance by departments and agencies of sound management processes and systems. It includes the following components:

Improvements in Management Practices and Controls: This component aims to improve the processes by which programs are planned and controlled so that government operations will be more economical, efficient and effective. In this regard, the Management Practices Branch is assisting departments to complete the implementation of their agreed upon action plans, engaging in productivity improvement initiatives with several departments, and assisting the Treasury Board Secretariat to develop performance indicators in the areas of personnel, finance, and administration.

Program Evaluation: This component ensures that departments and agencies establish and maintain an appropriate program evaluation function providing relevant and objective information on the effectiveness and efficiency of programs which is accessible for decision-making at the department, central agency, and Ministerial levels. This function involves the elaboration of policies, guidelines and standards, the provision of implementation advice and assistance to departments and agencies, the monitoring of their evaluation practices, and participation in the training and development of managers and practitioners of program evaluation.

Internal Audit: This component is charged to establish and maintain broad scope internal auditing in the departments and agencies covered by Schedules A and B of the Financial Administration Act. It involves the elaboration of audit policies, guidelines and standards, the provision of implementation advice and assistance to departments and agencies, the monitoring of audit practices, and participation in the training and development of internal auditors. Studies on issues of interdepartmental or government-wide concern are also conducted.

Administration: This activity provides administrative support services to the Program. The services provided include department-wide planning, evaluation and coordination; departmental secretariat functions and direct support to the Comptroller General; and personnel, financial, language and administration services.

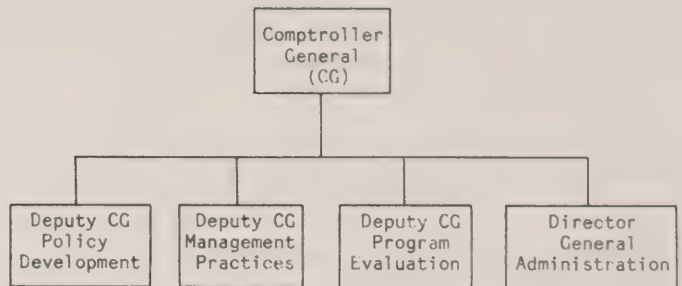
5. Program Organization for Delivery

The Program's three activities are delivered by four branches (Policy Development, Management Practices, Program Evaluation, and Administration) and a Planning and Coordination Unit.

The Policy Development Branch is responsible for all aspects of the Financial and Management Accounting and Reporting Activity and the Internal Audit component of the Management Practices and Processes Activity. The Management Practices Branch and the Program Evaluation Branch are responsible respectively for the two other components of the Management Practices and Processes Activity, namely IMPAC and Program Evaluation.

The Administration Activity is comprised of the Comptroller General's Office, the Planning and Coordination Unit, and the Administration Branch which is a shared service with the Department of Finance and the Treasury Board Secretariat. Figure 3 links the organization of the Office of the Comptroller General to the activity structure and provides a breakdown of the 1986-87 resources by activity.

Figure 3: 1986-87 Resources by Organization/Activity (\$000)



Activity					Activity Total (\$000)
Financial and Management Accounting and Reporting	5,595				5,595
Management Practices and Processes	1,339	1,885	1,635		4,859
Administration				2,571*	2,571
Total	6,934	1,885	1,635	2,571	13,025
Person-Years	82	25	20	23	150

* Includes only the OCG portion of the resources needed to fund the shared services provided by the Administration Branch and the Comptroller General's Office.

D. Planning Perspective and Performance Review

1. Environment

The environment of the public service will continue to reflect an emphasis on economic restraint, productive management and enhanced accountability for efficient and effective management of government operations.

In this environment, it is particularly important to improve the management practices, processes and accounting and reporting systems which constitute the framework for the management of government programs. It is equally necessary to improve the timeliness, accuracy and completeness of performance information available to decision-makers at all levels of government.

2. Update on Previously Reported Initiatives

Departmental Infrastructures: The first step toward improving the framework for the management of government programs is the establishment of appropriate processes and infrastructures in departments. This initiative has three elements: the Improvement in Management Practices and Control (IMPAC) project; and the establishment of program evaluation and internal audit functions.

The IMPAC project has gone from 40% completion of action plans at the end of 1981-82 to an estimated completion of 86% of action plans at the end of 1985-86. Since most action plans underwent major or minor revisions in their content and/or timing, full completion is now planned for 1987-88. In 1984-85, five departments graduated from IMPAC followed by eight departments in 1985-86. On-going liaison is maintained with those departments that have completed IMPAC action plans to encourage the maintenance of sound management.

To implement program evaluation, the OCG maintains liaison with 59 departments and agencies and ad hoc contacts with an additional 34 agencies. At the end of 1984-85, 22 (37%) of the 59 liaison departments had established a program evaluation function, compared to a target of 26 (44%). The percentage demonstrating a reasonable capacity to conduct and report evaluations is expected to increase from 50% in 1985-86 to 55% in 1986-87. The percentage of government programs evaluated should increase from approximately 33% in 1985-86 to almost 50% in 1986-87.

In 1984-85, the number of departments with an appropriate internal audit function increased from 25 (52%) to 38 (79%). Of the 48 departments and agencies with which the OCG maintains internal audit liaison, 45 (94%) will have successfully established internal audit functions by the end of 1985-86.

Quality Assurance: Progress toward the establishment of program evaluation and internal audit infrastructures in departments in recent years has enabled the OCG to give increasing emphasis to assuring the quality and monitoring the effectiveness of the results of these functions.

In program evaluation, the OCG issued a number of discussion papers on evaluation methodology, including methods of general applicability and those for use in the evaluation of research and development, common services, regulation, and communications/information programs. In 1986-87, specific areas to be examined include tax expenditures, public policy benefits of Crown corporations and joint federal-provincial agreements.

In 1985-86, the OCG also contributed to the development of evaluation frameworks for Economic and Regional Development Agreements and participated on a number of the study teams of the Ministerial Task Force on Program Review. Experience with the review of government programs has demonstrated the need for more central direction of evaluation priorities. Accordingly, in 1986-87, the OCG will prepare an annual comprehensive government evaluation plan.

In internal audit, the OCG continues to develop audit policies, guidelines and standards, provide implementation advice and assistance, monitor audit practices, and participate in the training and development of internal auditors. Volume II of the Audit Handbook and four issue-specific guides will be completed as planned in 1985-86.

Productivity Improvement: The OCG has expanded its involvement in this area. In addition to the productivity improvement pilot project begun in Supply and Services Canada - Supply Administration in 1984-85, others were initiated in Statistics Canada, Revenue Canada - Customs and Excise, and the Department of Justice in 1985-86.

Framework for the Control of Financial Transactions: This project has progressed to a pilot stage for implementation in four major departments. These pilots will test improved accounting control methods and up-to-date techniques based on the latest electronic technology.

Cash Management: Begun in 1985-86, the OCG will continue to identify and implement further areas for improved cash management. Planned areas of activity in 1986-87 include major revenue inflows, goods and services acquired by government and transfer payments. As outlined in the November 1984 Expenditure and Program Review and the May, 1985 Budget, savings due to improved cash management are forecast at \$58 million in 1985-86 and \$96 million in 1986-87.

Reporting to Parliament: This includes two major initiatives to improve the comprehensiveness, relevance and clarity of information available to Parliament in the Estimates and the Public Accounts, as described below.

Estimates: The initial implementation of a three-part presentation of the government's annual spending plans was completed as planned with the tabling of the 1985-86 Main Estimates. An important feature of Part III of the Estimates, the Department Expenditure Plan, is that it reports actual performance in relation to significant planned accomplishments. The 1986-87 Part IIIs include this feature for 85% of all departmental programs. The remainder will follow next year. In addition, the display of information for Crown corporations seeking appropriations from the Consolidated Revenue Fund has now been revised in Part II of the Estimates. In 1986-87, Supplementary Estimates disclosure will be reviewed.

Public Accounts: The accounting framework for reporting in the Summary Financial Statements included in the Public Accounts, and the extent of disclosure, has changed significantly in the last two years. These changes will result in improved disclosure in the Government's Summary Financial Statements. As well, proposed changes to Volume II of the Public Accounts will be developed for consultation with Parliamentarians.

3. Program Effectiveness

IMPAC: Thirty-three departments have been surveyed through the IMPAC process and 28 departmental action plans have been endorsed by the Comptroller General. The establishment and use of sound management practices is yielding tangible financial benefits. To November 1, 1985, a total of \$239 million in tangible benefits have been reported by departments and validated by the OCG. An additional \$458 million has been achieved but not yet validated.

Program Evaluation Study Results: In 1984-85, the OCG commissioned an independent evaluation study of the IMPAC project. The evaluation reported that major improvements in management practices and controls had been realized. The cooperative form of central agency intervention which IMPAC represents was found to be a key element in its success.

The evaluation also found that IMPAC projects have been a good investment for the government. The report estimated that money invested in all IMPAC projects should be recovered through financial benefits that will have been reported and audited within three years of implementation of these projects. In addition to these reportable benefits, a variety of other benefits have been realized, the most important of which may be a stronger disposition on the part of managers to seek and maintain cost-effective improvements in the management of their programs.

Program Evaluation: Four ongoing measures of effectiveness of the program evaluation function are used: the development of a basic infrastructure, the demonstration of a reasonable capability in conducting and reporting evaluations, the amount of evaluation done, and the use being made of evaluation findings.

As of March 1985, 29 of the 31 largest departments, 9 smaller agencies and 2 Crown corporations had in place the basic infrastructure for evaluation. Of the 59 organizations with whom OCG has a liaison relationship, approximately one-third have demonstrated a reasonable capability in conducting and reporting evaluations. Less formal evaluation procedures have been agreed upon with a number of smaller agencies and Crown corporations.

The almost 350 evaluation studies completed by the end of 1984-85 covered approximately 20 percent of programs to be evaluated. This equalled approximately 25 percent of expenditures to be evaluated. Follow-up on more than half of the completed evaluation studies provides evidence that evaluation findings are being used for resource allocation, improving program design and delivery, and reporting results to central agencies, to Cabinet and to Parliament.

4. Performance Information/Resource Justification

The Management Practices and Controls Program requests 150 person-years and \$13.0 million in 1986-87 in support of its mandate to establish and maintain sound management practices in the federal government. These resources will be allocated among three activities: Financial and Management Accounting and Reporting, Management Practices and Processes, and Administration.

Financial and Management Accounting and Reporting: 63 person-years and \$5.6 million are requested to test the framework for the control of financial transactions in several departments; to guide departments and central agencies in the planning and development of financial and operational management systems; to implement and monitor cash management; to complete Part III performance reporting for all departmental programs and improve the quality of information in Part IIIs; to improve disclosure in the Supplementary Estimates and Summary Financial Statements; to redesign Volume II of the Public Accounts; and to improve the human resource management of financial officers.

Management Practices and Processes: 64 person-years and \$4.9 million are requested to complete the IMPAC project; to engage in productivity improvement initiatives in four departments; to assist the Treasury Board Secretariat in the development of performance indicators in the areas of personnel, finance, and administration; to promote improvements in the productivity, quality and utility of departmental program evaluation and internal audit functions; and to prepare a comprehensive government evaluation plan.

Administration: 23 person-years and \$2.5 million are requested to provide administrative support to the two activities mentioned above.

Figure 4 presents a five-year overview of the financial requirements of the program.

Figure 4: Five Year Overview of Financial Requirements (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	Actual 1983-84	Actual 1982-83
Financial and Management					
- Accounting and Reporting					
- Financial Policies and Systems	3,219	2,579	1,880	1,869	1,745
- Reporting to Parliament	1,785	1,847	1,656	1,590	1,534
- Professional Development	591	585	486	598	1,091
	5,595	5,011	4,022	4,057	4,370
Management Practices and Processes					
- IMPAC	1,885	1,985	1,789	1,752	1,528
- Program Evaluation	1,635	1,667	1,484	1,506	1,400
- Internal Audit	1,339	1,300	1,404	1,330	1,223
	4,859	4,952	4,677	4,588	4,151
Administration	2,571	2,331	2,158	2,162	2,412
Total Program Expenditures	13,025	12,294	10,857	10,807	10,933

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Expenditures by object for the Management Practices and Controls Program are presented in Figure 5.

Figure 5: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
<hr/>			
Personnel			
Salaries and wages	8,174	8,088	7,321
Contributions to employee benefit plans	1,144	1,101	1,147
<hr/>			
	9,318	9,189	8,468
<hr/>			
Goods and Services			
Transportation and communication	165	209	127
Information	476	496	528
Professional and special services	1,300	946	367
Rentals	-	-	6
Purchased repair and upkeep	3	3	1
Utilities, materials and supplies	49	54	13
Construction and acquisition of machinery and equipment	-	-	44
Administrative Services (Finance)	1,714	1,397	1,303
<hr/>			
	3,707	3,105	2,389
<hr/>			
Total expenditures	13,025	12,294	10,857

2. Personnel Expenditures

Figure 6: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management	74	68	71	50,350 - 96,300	67,019
Scientific and Professional	4	4	4	14,570 - 65,080	61,718
Administrative and Foreign Services	42	47	57	13,853 - 64,521	52,313
Administrative Support	29	35	23	12,636 - 31,946	22,489
Other	1	2	1	12,635 - 57,764	22,501

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

The Program's cost is shown in Figure 7.

Figure 7: Net Program Cost (\$000)

	1986-87 Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Cost 1986-87	Total 1985-86
Management Practices and Controls	13,025	1,356	14,381	12,658

Other costs include services provided without charge by Public Works Canada (\$1,204) and other departments (\$152).

Implementation
Assistance Program
Expenditure Plan

1986-87

Table of Contents

Extracts from Volume II of the Public Accounts	2-4
--	-----

Section I

Program Overview

A.	Recent Performance	
	1. Highlights	2-5
	2. Review of Financial Performance	2-5
B.	Background	
	1. Introduction	2-5
	2. Legal Mandate	2-6
	3. Program Objective	2-6
	4. Program Organization for Delivery	2-6
C.	Program Effectiveness	2-6

Extracts from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
<hr/>			
Budgetary			
Vote 30 - To supplement other votes for the purpose of assisting departments with the implementation of plans to improve management practices and controls.	4,000,000	172,800	-
<hr/>			
Total Program	4,000,000	172,800	-

Note: The purpose of this vote is to supplement other votes and provide resources as stated in the vote wording. Total Appropriations is the balance of funds remaining after transfers to other votes, the amount of which lapses at year-end. The amount of funds transferred is reported by the recipient votes and, as a result, Actual Use above is reported as nil.

Section I
Program Overview

A. Recent Performance

1. Highlights

The Implementation Assistance Program (IAP) terminated as scheduled on March 31, 1985. A comparison of the planned and actual allocation of IAP resources to assist departments in accelerating their improvement of management practices and controls in its last year of operation is provided in Section A.2. Details on the performance over the six-year life of the program are given in Section C.

2. Review of Financial Performance

Figure 1: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual*	Main Estimates	Increase (Decrease)
Implementation Assistance	3,827	4,000	(173)
Authorized Person-Years	41	45	(4)

* This amount represents the total of funds transferred to supplement other votes and is included in the actual amounts reported by the recipient programs.

B. Background

1. Introduction

The Implementation Assistance Program was a program of short-term resource assistance available to departments implementing the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC). Through the IAP, the Office of the Comptroller General provided resources over the short term, and when necessary, to supplement departmental funds for the purpose of assisting them to implement their OCG approved action plans for improved management practices and controls. IAP funds typically represented 20% of the costs incurred by departments in implementing their IMPAC action plans.

2. Legal Mandate

Treasury Board Minutes in 1979, 1981 and 1982 approved respectively the establishment, restructuring and extension of the Implementation Assistance Program to 1984-85.

3. Program Objective

To accelerate improvements in management practices and controls in federal departments and agencies.

4. Program Organization for Delivery

The management of the Implementation Assistance Program formed an integral part of the operations of the Improvement in Management Practices and Controls (IMPAC) Project, which is described on page 1-13. The Office of the Comptroller General assessed the need for IAP resources on the basis of the cost and complexity of the department's IMPAC action plan and the resources available to the department for implementation. Program allocations from IAP were requested by means of a Treasury Board submission signed by the responsible Minister.

C. Program Effectiveness

The results of the formal evaluation of the Implementation Assistance Program which was carried out in 1982-83 have been reported in previous Part IIIs. In addition, the contribution of IAP to the improvement of management practices and controls in participating departments was reconfirmed by the recent evaluation of IMPAC (see page 1-15). This report noted that departments viewed IAP resources as a demonstration of the OCG's commitment to a cooperative approach to management improvement.

During the six-year life of the program, \$33 million and 488 person-years were allocated to 22 departments. Actual utilization was \$28 million and 342 person-years.

2. Mandat légal

Les délibérations du Conseil du Trésor en 1979, 1981 et 1982 approuvaient respectivement l'établissement et la restructuration du Programme d'aide à la mise en oeuvre et sa prolongation jusqu'en 1984-1985.

3. Objectif du Programme

Hâter les améliorations aux pratiques et contrôles de gestion des ministères et organismes de l'administration fédérale.

4. Plan d'exécution du Programme

La gestion du Programme d'aide à la mise en oeuvre faisait partie intégrante des activités du Programme de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) décrit à la page I-14. Le Bureau du Contrôleur général évalua le besoin en ressources du PAM en fonction du coût et de la complexité des plans d'action du PPCG des ministères et des ressources dont ces derniers disposaient pour la mise en oeuvre. Les affectations des fonds du PAM au Programme devaient être demandées au moyen d'une présentation au Conseil du Trésor signée par le ministre compétent.

C. Efficacité du Programme

Les résultats de l'évaluation du PAM qui s'est déroulée en 1982-1983 ont été présentés dans des versions antérieures de la Partie III. En outre, l'apport du PAM à l'amélioration des pratiques et des contrôles de gestion des ministères participants a été confirmé à nouveau par la récente évaluation du PPCG (voir page 16). Il semblait que les ministères aient vu dans les ressources affectées au PAM un témoignage de l'engagement pris par le BCG de collaborer à l'amélioration de la gestion.

Pendant les six années d'existence du programme, 33 millions de dollars et 488 années-personnes ont été affectés aux 22 ministères, lesquels n'ont utilisé que 28 millions de dollars et 342 années-personnes.

Section I Aperçu du Programme

A. Rendement récent

1. Points saillants

Le Programme d'aide à la mise en oeuvre (PAM) s'est terminé comme prévu le 31 mars 1985. Une comparaison des affectations prévues et réelles des ressources du PAM pour aider les ministères à appliquer rapidement les pratiques et les contrôles de gestion pendant la dernière année d'application du programme est donnée dans la section A.2. Des détails sur le rendement du Programme pendant ses six années d'existence figurent dans la section C.

2. Examen du rendement financier

Tableau 1: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
Budget de dépenses	Augmentation (Diminution)	Réel*	
4,000	(173)	3,827	Aide à la mise en oeuvre
45	(4)	41	Années-personnes autorisées

* Ce chiffre, qui représente le total des fonds transférés pour suppléer aux crédits, est compris dans les chiffres fournis à l'égard des programmes bénéficiaires.

B. Données de base

1. Introduction

Le Programme d'aide à la mise en oeuvre (PAM) était un programme d'aide en ressources à court terme offert aux ministères pour la mise en oeuvre du Programme de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG). Le Bureau du Contrôleur général fournissait, le cas échéant, des ressources à court terme dans le cadre du PAM pour suppléer aux fonds des ministères, afin de les aider à mettre en oeuvre leurs plans d'action du PPCG approuvés par le BCG. En général, les fonds du PAM représentaient 20 p. 100 des coûts engagés par les ministères pour la mise en oeuvre de plans d'action du PPCG.

Emploi des crédits de 1984-1985

(dollars)

Budget des dépenses	Total des crédits	Utilisation réelle
---------------------	-------------------	--------------------

Budgétaire

Crédit 30 - Pour suppléer à

d'autres crédits et aider les ministères à mettre en oeuvre leurs plans de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion

4,000,000	172,800	-
-----------	---------	---

Total du programme

4,000,000	172,800	-
-----------	---------	---

Nota: L'objet de ce crédit est de suppléer aux crédits et de fournir les ressources indiquées dans le libellé du crédit. Les crédits totaux constituent le solde des fonds restants après les transferts aux autres crédits, dont le total s'annule en fin d'exercice. Comme le montant des fonds transférés est ajouté aux crédits bénéficiaires, aucun chiffre n'apparaît dans la colonne Utilisation réelle.

Extraits du volume II des Comptes publics

2-4

Section I

Aperçu du Programme

A.	Rendement récent	
	1. Points saillants	2-5
	2. Examen du rendement financier	2-5
B.	Données de base	
	1. Introduction	2-5
	2. Mandat légal	2-6
	3. Objectif du Programme	2-6
	4. Plan d'exécution du Programme	2-6
C.	Efficacité du Programme	2-6

Plan de dépenses
Programme d'aide à la
mise en oeuvre
1986-1987

2. Dépenses en personnel

Tableau 6: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de traitements		Provision pour le traitement annuel moyen 1986-1987
	86-87	84-85	

Gestion	74	68	71	50,350 - 96,300	67,019
Scientifique et professionnelle	4	4	4	14,570 - 65,080	61,718
Administration et service extérieur	42	47	57	13,853 - 64,521	52,313
Soutien administratif	29	35	23	12,636 - 31,946	22,489
Autres	1	2	1	12,635 - 57,764	22,501

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition par

groupe professionnel des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne Echelle de traitements actuelle indique l'échelle des

traitements par groupe professionnel au 31 octobre 1985. Dans la

dernière colonne figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y

compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations

annuelles, les promotions et le traitement au mérite, divisée par le

nombre d'années-personnes du groupe professionnel. La comparaison des

moyennes d'une année à l'autre peut se ressentir des changements dans la

distribution des composantes sous-jacentes des calculs.

B. Analyse des coûts

Le tableau 7 présente les coûts du Programme

Tableau 7: Coûts nets du Programme (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement 1986-1987	Plus autres coûts	Total des coûts 1986-87	Total 1985-1986
Pratiques et contrôles de gestion	13,025	1,356	14,381
Les autres coûts comprennent les services fournis gratuitement par Travaux publics Canada (\$1,204) et d'autres ministères (\$152).			
1-20 (Programme des pratiques et contrôles de gestion)			12,658

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Les dépenses par article pour le Programme des pratiques et contrôles de gestion sont présentées au tableau 5.

Tableau 5: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévu	Réal	1985-86	1984-85
Personnel	8,174	8,088	7,321		
Traitements et salaires					
Contributions aux régimes	1,144	1,101	1,147		
d'avantages sociaux des employés					
	9,318	9,189	8,468		
Biens et services	165	209	127		
Transports et communications	476	496	528		
Information	1,300	946	367		
Location	-	-	6		
Achat de services de réparation	3	3	1		
et d'entretien					
Services publics, fournitures et	49	54	13		
approvisionnement					
Construction et achat de machines	-	-	44		
et de matériel	1,714	1,397	1,303		
Services administratifs (Finances)	3,707	3,105	2,389		
Total des dépenses	13,025	12,294	10,857		

(Renseignements supplémentaires) 1-19

Le tableau 4 présente un aperçu des besoins financiers du Programme

étalés sur cinq ans.

Tableau 4: Aperçu des besoins financiers étalés sur cinq ans (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-87	1985-86	1984-85	1983-84	Réel	Réel	Réel
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	- Politique et systèmes financiers	3,219	2,579	1,880	1,869	1,590	1,598
	- Rapports au Parlement	1,785	1,847	1,656	1,590	1,590	1,598
	- Perfectionnement professionnel	591	585	486	598	598	598
Pratiques et méthodes de gestion	- PPCG	1,885	1,985	1,789	1,752	1,506	1,506
	- Evaluation des programmes	1,635	1,667	1,484	1,506	1,506	1,506
	- Vérification interne	1,339	1,300	1,404	1,330	1,330	1,330
Administration		4,859	4,952	4,677	4,588	4,588	4,588
		2,571	2,331	2,158	2,162	2,162	2,162
Total des dépenses du Programme		13,025	12,294	10,857	10,807	10,807	10,807

En mars 1985, 29 des 31 grands ministères, 9 petits organismes et 2 sociétés d'Etat avaient adopté une infrastructure d'évaluation de base. Environ le tiers des 59 organisations en liaison avec le BCG se sont montrées capables de faire des évaluations et les rapports sont montées d'évaluation plus souples ont été établies avec connexes. Des méthodes d'évaluation plus souples ont été établies avec des petits organismes et sociétés d'Etat.

Les quelque 350 études d'évaluation terminées à la fin de 1984-1985 ont porté sur 20 p. 100 des programmes à évaluer, ce qui représente environ 25 p. 100 des dépenses de programmes. Le suivi de plus de la moitié des études terminées prouve que les conclusions des évaluations servent à l'affectation des ressources, à l'amélioration de la conception et de l'exécution des programmes et à la présentation des résultats aux organismes centraux, au Cabinet et au Parlement.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion nécessite 150 années-personnes et 13.0 millions de dollars en 1986-1987 à l'appui de son mandat consistant à établir et à maintenir de bonnes pratiques de gestion dans la fonction publique. Ces ressources seront réparties entre trois activités: Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion, Pratiques et méthodes de gestion, et Administration.

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion: Le BCG demande 63 années-personnes et 5.6 millions de dollars pour tester le cadre de contrôle des opérations financières dans plusieurs ministères, élaborer une politique destinée à guider les ministères et les organismes dans la planification et l'élaboration des systèmes de gestion financière et opérationnelle, appliquer la politique de gestion de la trésorerie et en surveiller l'application, terminer les rapports sur le rendement de tous les programmes ministériels mentionnés dans la Partie III et améliorer la qualité des renseignements qu'elle fournit, améliorer la divulgation dans les Budgets supplémentaires et les états financiers récapitulatifs, modifier la conception du volume II des Comptes publics et améliorer la gestion des ressources financières des agents financiers.

Pratiques et méthodes de gestion: Le BCG demande 64 années-personnes et 4.9 millions de dollars pour terminer le projet PPG, accroître la productivité dans quatre ministères, aider le Secrétariat du Conseil du Trésor à établir des indicateurs du rendement dans les domaines du personnel, des finances et de l'administration, accroître la productivité, la qualité et l'utilité de l'évaluation des programmes et de la vérification interne, et préparer un plan d'évaluation complet pour l'ensemble du gouvernement.

Administration: Le BCG demande 23 années-personnes et 2.5 millions de dollars pour fournir un soutien administratif aux deux activités susmentionnées.

Budget des dépenses : La mise en oeuvre initiale de la présentation des plans de dépenses annuels du gouvernement en trois parties a été terminée comme prévu avec le dépôt du Budget des dépenses pour l'année 1985-1986. Une des importantes caractéristiques de la Partie III du Budget des dépenses, les plans de dépenses des ministères, est qu'elle permet de faire état de la performance réelle par rapport aux réalisations majeures prévues. La Partie III du Budget des dépenses de 1986-1987 comprendra cette caractéristique pour 85 p. 100 des programmes des ministères. Le reste suivra l'année prochaine. En outre, la présentation des renseignements sur les sociétés d'Etat qui demandent des crédits en provenance du Trésor a été changée dans la Partie II du Budget des dépenses. En 1986-1987, les renseignements contenus dans les budgets supplémentaires seront examinés.

Comptes publics : La façon de présenter les renseignements dans les états financiers récapitulatifs des Comptes publics et le degré de divulgation ont changé sensiblement au cours des deux dernières années, ce qui rendra plus précis les états financiers récapitulatifs du gouvernement. Par ailleurs, les changements proposés à l'égard du volume II des Comptes publics seront établis et soumis à l'attention du Parlement.

3. Efficacité du Programme

PPCG : Jusqu'à présent, trente-trois ministères ont fait l'objet d'un examen dans le cadre du PPCG, et le Contrôleur général a approuvé vingt-huit plans d'action ministériels. L'établissement et l'utilisation de bonnes pratiques de gestion suscite des bénéfices réels en matière de gestion. Jusqu'au 1er novembre 1985, les ministères ont signalé un total de 239 millions de dollars en bénéfices de gestion tangibles qui ont été validés par le BCG. Une tranche additionnelle de 458 millions de dollars a été réalisée, mais n'a pas encore été validée.

Résultats d'une étude d'évaluation des programmes : En 1984-1985, le BCG a commandité une étude d'évaluation indépendante du projet PPCG. L'équipe d'évaluation a signalé d'importantes améliorations dans les pratiques et contrôles de gestion. L'intervention de l'organisme central, sous le sceau de la collaboration, que le PPCG représente a été jugée un élément important du succès.

L'équipe a constaté que les projets PPCG constituent un bon investissement pour le gouvernement. Elle indique dans son rapport que l'argent investi dans ces projets devrait être récupéré sous forme de bénéfices de gestion qui seront signalés et vérifiés dans les trois ans qui suivront la mise en oeuvre des projets. Outre ces bénéfices, les projets ont eu des retombées bénéfiques dont la plus importante pourrait être la volonté des gestionnaires de réduire les frais de gestion de leurs programmes.

Evaluation des programmes : Les quatre moyens suivants permettent au BCG de mesurer l'efficacité de l'évaluation des programmes : l'établissement d'une infrastructure de base, la preuve d'une capacité suffisante à faire des évaluations et les rapports connexes, le nombre d'évaluations effectuées et l'utilisation des résultats donnés par les évaluations.

En ce qui concerne l'évaluation des programmes, le BCG a publié des documents de travail sur les méthodes d'évaluation, y compris les méthodes générales et les méthodes d'évaluation de la recherche et du développement, des services communs, de la réglementation et des programmes d'information et de communication. En 1986-1987, les domaines qui seront examinés comprennent les dépenses fiscales, les avantages pour l'intérêt public que présentent les sociétés d'État et les accords fédéraux-provinciaux.

En 1985-1986, le BCG a participé à l'élaboration des cadres d'évaluation des accords de développement économique et régional et aux équipes d'évaluation du Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes. L'expérience a montré qu'en ce qui concerne la revue des programmes gouvernementaux, les priorités relatives à l'évaluation doivent faire l'objet d'une direction plus centralisée. Pour 1986-1987, le BCG préparera donc un plan d'évaluation annuel englobant l'ensemble du gouvernement.

En ce qui touche à la vérification, le BCG continue d'élaborer des politiques, des lignes directrices et des normes, de donner des conseils et de l'aide quant à leur application, de surveiller les pratiques en usage, et de participer à la formation et au perfectionnement des vérificateurs internes. Le volume II du Manuel de vérification et quatre guides sur des questions particulières seront terminés comme prévu en 1985-1986.

Amélioration de la productivité: Le BCG a fait davantage dans ce domaine. Outre le projet pilote d'accroissement de la productivité entrepris en 1984-1985 à Approvisionnement et Services - Administration des approvisionnements, il a lancé des projets à Statistique Canada, à Revenu Canada (Douanes et Accise) et au ministère de la Justice en 1985-1986.

Cadre du contrôle des transactions financières: Ce cadre peut maintenant être mis à l'essai dans quatre grands ministères qui testeront les méthodes de comptabilité améliorées et les techniques fondées sur l'électronique de pointe.

Gestion de la trésorerie: Le BCG a lancé ce projet en 1985-1986 et continuera de concevoir et d'appliquer des politiques d'amélioration de la gestion de la trésorerie. Parmi les activités de 1986-1987 figurent les flux de trésorerie, les biens et les services acquis par le gouvernement et les paiements de transfert. Comme il est indiqué dans le document intitulé Réévaluation des programmes et des déboursés gouvernementaux de novembre 1984 et le Budget de mai 1985, les économies qui résulteront de l'amélioration de la gestion de la trésorerie devraient atteindre 58 millions de dollars en 1985-1986 et 96 millions de dollars en 1986-1987.

Rapports au Parlement: Deux grands projets sont en cours au BCG pour améliorer l'étendue, la pertinence et la clarté des informations transmises au Parlement par le biais du Budget des dépenses et des Comptes publics, comme il est indiqué ci-dessous.

Infrastructure des ministères: La première étape dans l'amélioration du cadre de gestion des programmes gouvernementaux consiste à implanter des processus et des infrastructures appropriées dans les ministères. Cette initiative comprend trois éléments: le projet de Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) et l'implantation des deux fonctions d'évaluation des programmes et de vérification interne.

2. Mise à jour au sujet des initiatives présentées antérieurement

C'est pourquoi il est particulièrement important d'améliorer les pratiques et méthodes de gestion et les systèmes de reddition des comptes qui sont à la base de la gestion des programmes gouvernementaux. Il est aussi important d'améliorer l'opportunité, l'exactitude et l'intégralité des données sur le rendement destinées aux décideurs à tous les niveaux de gouvernement.

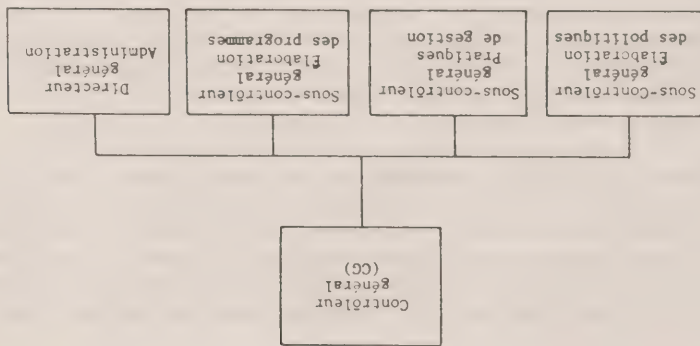
À la fin de 1981-1982, 40 p. 100 des plans d'action liés au PPCG étaient réalisés, et l'on prévoit qu'à la fin de 1985-1986, 86 p. 100 de ces plans le seront. Comme le contenu ou les délais de la plupart d'entre eux ont été plus ou moins modifiés, on pense maintenant qu'ils seront tous réalisés en 1987-1988. En 1984-1985, cinq ministères ont terminé leur PPCG contre huit en 1985-1986. Le BCG est en liaison permanente avec les ministères qui ont mené à bien leurs plans d'action liés au PPCG pour les encourager à appliquer de bonnes méthodes de gestion.

Pour implanter la fonction d'évaluation des programmes, le BCG est en liaison avec 59 ministères et organismes et garde des contacts ad hoc avec 34 autres organismes. À la fin de 1984-1985, 22 (37 p. 100) des 59 ministères en liaison avec le BCG avaient mis en place une fonction d'évaluation des programmes, alors que l'objectif était de 26 (44 p. 100). Le pourcentage de ceux qui sont en mesure de faire des évaluations et les rapports connexes devrait passer de 50 p. 100 en 1985-1986 à 55 p. 100 en 1986-1987. Le pourcentage des programmes gouvernementaux évalués devrait passer de 33 p. 100 en 1985-1986 à presque 50 p. 100 en 1986-1987.

En 1984-1985, le nombre de ministères dotés d'une fonction de vérification interne satisfaisante est passé de 25 (52 p. 100) à 38 (79 p. 100); 45 des 48 ministères et organismes avec qui le BCG est en liaison à cette fin faisaient des vérifications internes à la fin de 1985-1986.

Assurance de la qualité: Les progrès réalisés dans l'établissement des infrastructures de vérification interne et d'évaluation des programmes dans les ministères ces dernières années ont permis au BCG de se concentrer davantage sur la qualité des résultats de ces fonctions et sur la surveillance de leur efficacité.

Tableau 3: Ressources par organisation et par activité en 1986-1987 (en milliers de dollars)



Activité	Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances de gestion	Pratiques et méthodes de gestion	Administration	Total	Années-personnes
Activity	5,595	1,339	4,859	13,025	150
Total	5,595	1,339	4,859	13,025	150
			2,571*	2,571	23
		1,885	1,635	1,635	20
				1,885	25
				6,934	82
				13,025	23
				150	150

* Comprend seulement la portion des ressources du BCG nécessaire pour financer les services conjoints assurés par la Direction de l'administration et le Bureau du Contrôleur général.

D. Perspective de planification et examen du rendement

1. Contexte

Dans la fonction publique, la tendance aux restrictions budgétaires, à plus de productivité et à plus d'efficacité dans la gestion des opérations gouvernementales se poursuivra.

Administration: Cette activité assure des services de soutien administratif au Programme. Les services fournis comprennent la planification, l'évaluation et la coordination à l'échelle du ministère; les services de secrétariat et le soutien direct du Contrôleur général; les services du personnel, ainsi que les services financiers, linguistiques et administratifs.

5. Plan d'exécution du Programme

Les trois activités du Programme sont exécutées par quatre directions (Elaboration des politiques; Pratiques de gestion, Evaluation des programmes et Administration) et une sous-section de planification et de coordination.

La Direction de l'Elaboration des politiques veille à tous les aspects de l'activité Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion et l'élément Vérification interne de l'activité Pratiques et méthodes de gestion. La Direction des pratiques de gestion et la Direction de l'évaluation des programmes sont responsables respectivement des deux autres éléments de l'activité Pratiques et méthodes de gestion, à savoir le PPCG et l'Évaluation des programmes.

L'activité Administration englobe le Bureau du Contrôleur général, la Section de la planification et de la coordination et la Direction de l'Administration, qui est un service partagé avec le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le tableau 3 relie l'organisation du Bureau du Contrôleur général à la structure de l'activité et fournit une ventilation des ressources par activité en 1986-1987.

Politiques et systèmes financiers: Cet élément est chargé de l'établissement de politiques en matière de gestion de la trésorerie, de finances et de comptabilité pour les ministères, les organismes et les sociétés d'Etat; du contrôle, de la planification et de la conception des principaux systèmes de comptabilité en matière de finances et de gestion des organismes centraux et des ministères; et de la prestation de conseils et de directives aux ministères et organismes centraux sur la mise au point des systèmes financiers.

Rapports au Parlement: Cet élément a surtout trait aux normes sur la forme et le contenu du Budget des dépenses et des Comptes publics.

Perfectionnement professionnel: Cet élément concerne la prestation de conseils, les renseignements et la recherche sur tous les aspects de la gestion des ressources humaines de la communauté financière.

Pratiques et méthodes de gestion: Cette activité a pour objet de favoriser l'établissement et le maintien par les ministères et organismes de processus et de systèmes de gestion valables. Cette activité englobe les éléments suivants:

Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion: Cet élément vise à améliorer les méthodes de planification et de contrôle des programmes pour que les activités d'administration fédérale soient plus économiques, plus efficaces et plus efficaces. À cet égard, la Direction des pratiques de gestion aide les ministères à terminer la mise en oeuvre des plans d'action qui ont été acceptés, à accroître la productivité avec le concours de plusieurs ministères et à aider le Secrétaire du Conseil du Trésor à établir des indicateurs de rendement dans les domaines du personnel, des finances et de l'administration.

Évaluation des programmes: Cet élément a pour but de faire en sorte que les ministères et organismes établissent et maintiennent une fonction satisfaisante d'évaluation des programmes fournissant des informations pertinentes et objectives sur l'efficacité et l'efficience des programmes et qui soient accessibles aux décideurs dans les ministères, les organismes centraux et les ministères. Ceci nécessite l'élaboration de politiques, de lignes directrices et de normes, la prestation aux ministères et aux organismes d'aide et de conseils relatifs à la mise en oeuvre, la surveillance de leurs méthodes d'évaluation et la participation à la formation et au perfectionnement des gestionnaires et des professionnels de l'évaluation des programmes.

Vérification interne: Cet élément s'occupe de l'établissement et

du maintien d'une fonction de vérification interne efficace dans les ministères et organismes figurant aux annexes A et B de la Loi sur l'administration financière. Cela nécessite l'élaboration de politiques, de lignes directrices et de normes de vérification, la prestation aux ministères et organismes d'aide et de conseils relatifs à la mise en oeuvre, la surveillance de leurs méthodes de vérification et la participation à la formation et au perfectionnement des vérificateurs internes. Sont aussi menées des études sur les problèmes de vérification interne à l'échelle interministérielle ou gouvernementale.

finances et de gestion, l'évaluation des programmes et la vérification interne, la prestation d'aide aux ministères et organismes dans l'élaboration, la mise en oeuvre, et l'amélioration des pratiques de gestion, et la surveillance des résultats atteints.

Le Bureau du Contrôleur général est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor. L'autre organisme est le Secrétariat du Conseil du Trésor dirigé par le secrétaire du Conseil du Trésor. Le Contrôleur général et le secrétaire relèvent du Président du Conseil du Trésor.

2. Mandat légal

Le mandat du Programme des pratiques et contrôles de gestion a été établi en 1978 par une modification de la Loi sur l'administration financière créant le poste de Contrôleur général du Canada. La loi habilite le Conseil du Trésor à confier au Contrôleur général les responsabilités que le Conseil juge appropriées.

3. Objectif du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion a pour objectif de voir à l'établissement et au maintien, au sein de l'administration fédérale, de pratiques de gestion valables par l'élaboration de politiques et de normes en matière de planification, de rapports et de contrôles financiers et opérationnels, et par la promotion et le contrôle des perfectionnements apportés par les ministères et organismes dans leurs pratiques de gestion financière et opérationnelle.

Par conséquent, le rôle du BCG comporte deux volets: premièrement, établir des politiques permettant au Président du Conseil du Trésor de gérer l'application de la Loi sur l'administration financière et, deuxièmement, aider les ministères à améliorer leurs pratiques de gestion.

4. Description du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion comprend les trois activités suivantes:

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion: Cette activité a pour objet d'établir et de maintenir, au sein de l'administration fédérale, un système valable de comptabilité et de rapports concernant les finances et la gestion. Cela nécessite l'élaboration et l'administration de politiques en matière de finances, de comptabilité et de rapports connexes et la prestation aux ministères et aux organismes de conseils techniques et de conseils relatifs à la mise en oeuvre de ces politiques. Cette activité comprend les éléments suivants:

2. Examen du rendement financier

Tableau 2: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-85			
Augmentation (Diminution)	Budget principal	Réel	
(1,168)	5,190	4,022	Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion
		4,677	Pratiques et méthodes de gestion
		2,158	Administration
		1,362	796
(208)	4,885		
(580)	11,437	10,857	Total
-	156	156	Années-personnes autorisées

Explication du changement: La majeure partie de l'écart est due à une diminution de \$725,000 en frais de personnel et autres articles de fonctionnement de l'activité Administration, redistribuée au sein des deux autres activités. Cette réduction a été allouée, sur une base temporaire, dans le Budget des dépenses principal de 1984-1985. Les autres facteurs donnant lieu à une réduction au sein des deux autres activités comprennent des besoins moins grands en frais de voyage, formation, information, et en contrats de services professionnels.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion s'acquitte de la responsabilité confiée au Contrôleur général du Canada d'élaborer et de mettre en oeuvre de saines pratiques de gestion au sein du gouvernement fédéral. Cela comprend l'élaboration et l'application de politiques concernant la comptabilité et l'établissement de rapports en matière de

2. Etat financier récapitulatif

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu*	1985-1986	Augmentation (Diminution)
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	5,595	5,011	584
Pratiques et méthodes de gestion	4,859	4,952	(93)
Administration	2,571	2,331	240
Total	13,025	12,294	731
Années-personnes autorisées	150	160	(10)

* La colonne de prévu comprend un article pour la gestion de la trésorerie (4 années-personnes et \$588,000) dont on demande l'approbation dans le Budget des dépenses supplémentaire (C).

Explication du changement: Les besoins financiers pour 1986-1987 sont de 731,000 dollars supérieurs et de 10 années-personnes inférieurs aux prévisions de 1985-1986, ce qui s'explique par la réduction prévue du nombre des années-personnes, les initiatives de gestion de la trésorerie et d'autres facteurs mineurs.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les objectifs de 1984-1985 pour la mise en oeuvre de la vérification interne, de la Partie III du Budget des dépenses et de la refonte de la Partie II ont été atteints. On note un léger flottement dans la mise en oeuvre du PPCG et dans le nombre des ministères que l'on a jugé avoir une fonction d'évaluation des programmes adéquate (voir page I-14).

La direction générale de la gestion de la trésorerie a été créée en 1985-1986 pour coordonner les activités gouvernementales de gestion de la trésorerie et prendre des initiatives précises. La stratégie de gestion de la trésorerie a été approuvée par le Conseil du Trésor et communiquée à tous les ministères et organismes (voir page I-15).

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

En 1986-1987, le Bureau du Contrôleur général (BCG) continuera d'appuyer la mise en oeuvre plus rentable des services et des programmes gouvernementaux, la capacité accrue de rendre compte des coûts et des résultats des programmes et l'amélioration des moyens de la fonction publique de répondre rapidement aux changements d'orientation et de priorités du gouvernement.

Dans ce but, le BCG se fixera en 1986-1987 les objectifs suivants:

- Poursuivre la mise en oeuvre du projet de Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) en prévoyant terminer en 1987-1988 (voir page 1-14);

- Aider les ministères à identifier et à réaliser les améliorations de la productivité (voir page 1-15);
- Accroître la qualité de la productivité et l'utilité de l'évaluation des programmes et de la vérification interne des ministères (voir page 1-14);

- D'après les plans d'évaluation des ministères, établir un plan d'évaluation gouvernemental exhaustif donnant l'orientation gouvernementale au sujet des priorités des évaluations (voir page 1-15);

- Etablir des politiques en matière de gestion de la trésorerie pour permettre de réaliser une économie de 96 millions de dollars pendant l'année financière (voir page 1-15); et
- Continuer d'améliorer la qualité de l'information transmise au Parlement par le truchement du Budget des dépenses et des Comptes publics (voir page 1-15).

Emploi des crédits en 1984-1985

(dollars)	Budget des dépenses	Total des crédits	Utilisation réelle
Budgétaire			
Credit 25 - Dépenses du Programme	10,444,000	10,444,000	9,711,731
Législatif - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	993,000	1,145,000	1,145,000
Total du Programme	11,437,000	11,589,000	10,856,731

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses
Programme par activité

Budget principal 1986-1987				(en milliers de dollars)	
Années - personnes Fonction- nément	Budgétaire	Total	Budget principal 1985-1986		
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	63	5,595	4,423		
Pratiques et processus de gestion	64	4,859	4,952		
Administration	23	2,571	2,331		
	150	13,025	13,025	11,706	
Années-personnes autorisées en 1985-1986	156				

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$11,881,000 à l'appui du Programme des pratiques et contrôles de gestion en 1986-1987. Les autres dépenses, évaluées à \$1,144,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Credits (en milliers de dollars)	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986

25	Contrôleleur général	Dépenses du Programme	(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	Total du Programme
		11,881	1,144	1,101	13,025
		10,605			11,706

Credits - Libellé et sommes demandées

Numéro de Ministère ou organisme	de crédits (dollars)	Budget principal 1986-1987
----------------------------------	----------------------	----------------------------

Contrôleleur général

25	Contrôleleur général - Dépenses du Programme	11,881,000
----	--	------------

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
Extraits du Volume II des Comptes publics

1-4
1-6

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

2. Etat financier récapitulatif

B. Rendement récent

1. Points saillants

2. Examen du rendement financier

C. Données de base

1. Introduction

2. Mandat légal

3. Objectif du Programme

4. Description du Programme

5. Plan d'exécution du Programme

D. Perspective de planification et examen du rendement

1. Contexte

2. Mise à jour au sujet des initiatives

présentées antérieurement

3. Efficacité du Programme

4. Données sur le rendement et

justification des ressources

1-17

1-16

1-14

1-13

1-12

1-10

1-10

1-10

1-9

1-8

1-8

1-7

1-6

1-5

1-4

1-3

1-2

1-1

1-0

0-9

0-8

0-7

0-6

0-5

0-4

0-3

0-2

0-1

0-0

Plan de dépenses
Programme des pratiques
et contrôles de gestion
1986-1987

Table des matières

Programme des pratique et contrôles de gestion

1-1

Programme d'aide à la mise en oeuvre

2-1

Ce plan de dépenses est conçu comme un document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails afin de répondre aux différents besoins des lecteurs.

Les plans de dépenses des deux programmes du Ministère sont présentés dans deux chapitres différents. Le chapitre un commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour assurer la continuité avec les autres documents budgétaires. Le chapitre deux traite seulement du rendement d'un programme qui s'est terminé le 31 mars 1985. Les deux chapitres contiennent des extraits du volume II des Comptes publics fournis pour faciliter l'évaluation du rendement financier des Programmes pendant l'année écoulée.

Le premier plan de dépenses est divisé en deux sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé de ses plans actuels et de ses résultats. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les dépenses par article, renseignements dont le lecteur peut avoir besoin pour mieux comprendre le Programme. Etant donné la nature du deuxième Programme, tous les renseignements concernant sont présentés dans une seule section.

Ce document a pour but de faciliter la consultation des renseignements particuliers dont le lecteur peut avoir besoin. Des tables des matières détaillées précèdent chaque Programme. En outre, le document fait de nombreux renvois afin de permettre au lecteur de trouver de plus amples détails sur les points qui l'intéressent plus particulièrement.

Budget des dépenses 1986-1987
Partie III
Conseil du Trésor du Canada
Contrôleur général

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1986
En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1987-III-71
ISBN 0-660-53207-7

Prix sujet à changement sans préavis
à l'étranger: \$7.20
au Canada: \$6.00

**Conseil du Trésor
du Canada
Contrôleur général
Budget
des dépenses
1986-1987**



Plan de dépenses

Partie III

A1
EN
77

Government
Publication

Treasury Board of Canada Secretariat



1986-87 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1987-III-70
ISBN 0-660-53208-5

Canada: \$9.00

Other countries: \$10.80

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Treasury Board of Canada
Secretariat

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. It contains several levels of detail to respond to the various needs of its readers.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the Secretariat; the other four present the Program Expenditure Plans for each of the Secretariat's programs.

Chapters 2 to 5 begin with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program.

Table of Contents

Departmental Summary	1-1
Central Administration of the Public Service Program	2-1
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	3-1
Employer Contributions to Insurance Plans Program	4-1
Temporary Assignments Program	5-1

Departmental Summary

Role and Responsibilities

The Treasury Board is a committee of the Queen's Privy Council for Canada. The Board consists of the President of the Treasury Board, the Minister of Finance and four other Ministers who are nominated from time to time by the Governor in Council.

The Treasury Board Secretariat, headed by the Secretary, is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Office of the Comptroller General of Canada. Both the Secretary and the Comptroller General report to the President of the Treasury Board.

The Treasury Board Secretariat is the administrative arm of the Treasury Board. The Secretariat operates under the broad authority of Sections 3-7 of the Financial Administration Act, as well as other acts, and supports the Treasury Board as the general manager and employer of the Public Service. The Secretariat is responsible for recommending and providing advice to the Treasury Board on policies, directives, regulations and program expenditure proposals in respect of the management of the government's financial, human and materiel resources and is concerned with initiatives, issues and activities that cut across all policy sectors of the government.

Departmental Organization and Programs

The Treasury Board Secretariat consists of six branches and four Programs. This Departmental Expenditure Plan describes these Programs, which are summarized briefly below.

Central Administration of the Public Service: This consists of seven activities, six of which provide advice and develop policies in the areas of expenditure management, personnel management, staff relations, administrative policy, official languages and privatization; the seventh provides departmental administration. This program also provides the resources to administer the other three programs of the Secretariat.

Government Contingencies and Centrally Financed Programs: This provides funds to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not provided for otherwise. It also provides resources to cover the costs of a limited number of centrally financed programs.

Employer Contribution to Insurance Plans: This provides funds for contributions by the government, as employer, with respect to employee insurance and benefit plans.

Temporary Assignments: This provides a pool of executives and senior officers used to carry out high priority temporary assignments in other departments and agencies on a cost-recoverable basis.

Figure 1: Relationship of Organization to 1986-87 Program Expenditures (\$000)

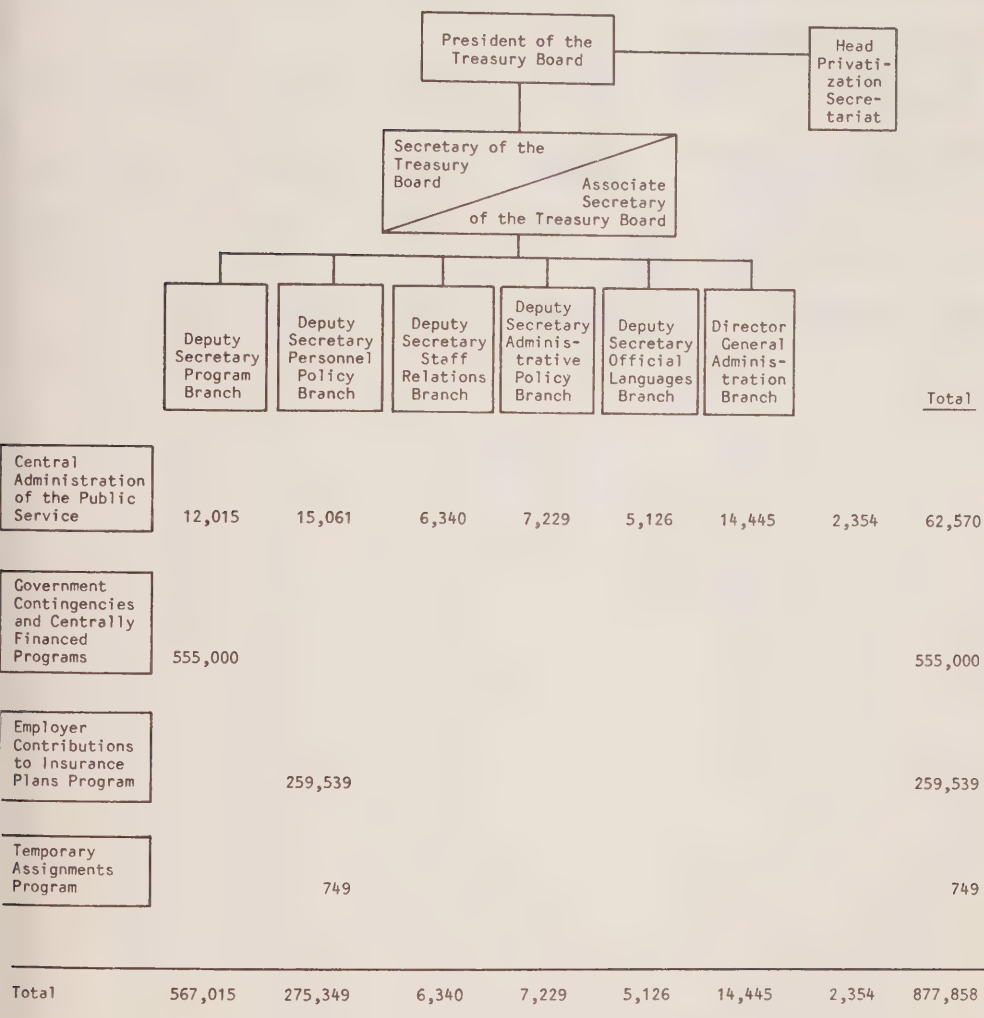


Figure 2: Departmental Spending Plan by Program, 1986-87 (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change		For Detail See Page
			\$	%	
Central Administration of the Public Service	62,570	58,207	4,363	7.5	2-3
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	555,000	355,000	200,000	56.3	3-3
Employer Contributions to Insurance Plans	259,539	242,134	17,405	7.2	4-3
Temporary Assignments	749	725	24	3.3	5-3
Total Budgetary	877,858	656,066	221,792	33.8	

Central Administration of the
Public Service Program
Expenditure Plan

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
Extract from Volume II of the Public Accounts	2-6
Section I	
Program Overview	
A. Background	
1. Introduction	2-7
2. Legal Mandate	2-7
3. Program Objective	2-7
4. Program Organization for Delivery	2-7
B. Review of Financial Performance	2-9
C. Planning Perspective and Performance Review	
1. Environment	2-10
2. Initiatives	2-10
3. Update on Previously Reported Initiatives	2-10
4. Program Effectiveness	2-11
 Section II	
Analysis by Activity	
A. Expenditure Management	2-12
B. Personnel Management	2-14
C. Staff Relations	2-16
D. Administrative Policy	2-18
E. Official Languages	2-20
F. Privatization Secretariat	2-21
G. Departmental Administration	2-22
 Section III	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-23
2. Personnel Expenditures	2-24
B. Cost Analysis	2-25

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$57,619,000 in support of the 1986-87 Central Administration of the Public Service Program. The remaining expenditures, estimated at \$4,951,000 for contributions to employee benefit plans and the President's salary and motor car allowance, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
<hr/>			
Central Administration of the Public Service Program			
1	Program expenditures	57,619	53,385
(S)	President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	40	42
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,911	4,780
		<hr/>	
Total Program		62,570	58,207

Extracts from Part II
of the Estimates

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
-------------	-----------	---------------------------

Central Administration of the
Public Service Program

1	Central Administration of the Public Service - Program expenditures and the grants listed in the Estimates	57,619,000
---	--	------------

Program by Activities

(thousands of dollars) 1986-87 Main Estimates

	Authorized person- years	Budgetary		Total	1985-86 Main Estimates
		Operating	Transfer payments		
Expenditure					
Management	170	12,015	.....	12,015	11,873
Personnel Management	185	15,061	.....	15,061	14,757
Staff Relations	89	6,340	.....	6,340	5,711
Administrative Policy	89	7,229	.....	7,229	7,392
Official Languages	64	5,126	.....	5,126	5,082
Privatization					
Secretariat	13	2,354	.....	2,354	.....
Departmental Administration	152	14,287	158	14,445	13,392
	762	62,412	158	62,570	58,207
1985-86 Authorized person-years	777				

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 1 - Program expenditures including payments to retired public servants and the estates of deceased public servants where awards for suggestion or meritorious contributions are approved, payments in accordance with the Incentive Award Plan of the Public Service of Canada and the grants listed in the Estimates	52,106,100	52,110,962	50,802,258
Statutory - President of the Treasury Board - Salary and motor car allowance	40,500	41,683	41,683
Statutory - Contributions to employee benefit plans	4,239,000	4,899,000	4,899,000
Total Program	56,385,600	57,051,645	55,742,941

Section I Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Central Administration of the Public Service Program provides the human and financial resources for all operations of the Secretariat. The Secretariat assists the Treasury Board in reviewing and approving service-wide policies, guidelines and directives governing the management of the Public Service and submissions from individual departments and agencies.

2. Legal Mandate

The principal legislative authorities for the Treasury Board are the Financial Administration Act and the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board is also authorized by the Governor in Council to implement certain provisions of the Official Languages Act as it applies to the Public Service, the Public Service Superannuation Act, the Supplementary Retirement Benefits Act and other superannuation acts. As well, the Board is assigned responsibilities in a number of other acts, usually as part of an approval process.

3. Program Objective

The objective of the Central Administration of the Public Service Program is to support the Treasury Board in performing its statutory responsibilities for the management of the government's financial, human and materiel resources.

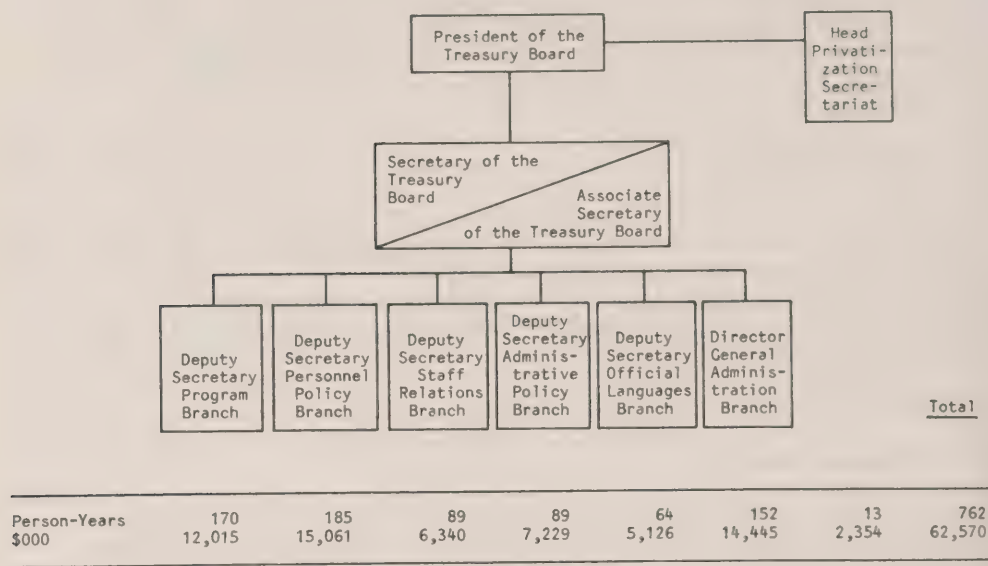
4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Central Administration of the Public Service Program is composed of seven activities: Expenditure Management, Personnel Management, Staff Relations, Administrative Policy, Official Languages, Privatization Secretariat and Departmental Administration.

Organization Structure: Figure 1 shows the reporting relationship of the seven branches of the Secretariat and their corresponding resources. The branches and the activity structure have a one-to-one relationship.

The Administration Branch provides common services to the Secretariat, the Office of the Comptroller General and the Department of Finance. The funds shown under the Administration Branch include the costs of the Offices of the President and the Secretary, Corporate Services, the Communications Division, direct support services and the Treasury Board Secretariat's share of the administrative services.

Figure 1: 1986-87 Resources by Organization/Activity (\$000)



B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Expenditure Management	9,931	10,120	(189)
Personnel Management	15,287	15,614	(327)
Staff Relations	5,315	5,479	(164)
Administrative Policy	7,193	7,425	(232)
Official Languages	4,718	4,920	(202)
Departmental Administration	13,299	12,828	471
	55,743	56,386	(643)
Person-Years	767	767	

Explanation of Change: The lapse of \$643 thousand represents 1.1% of the Main Estimates. It is the result of reduced expenditures for information of approximately \$700 thousand, consulting and other professional services of \$300 thousand, computer services of \$400 thousand and other operating expenses of \$491 thousand. Offsetting these reductions were increased expenditures for capital equipment of \$643 thousand and for employee benefits and allowances of \$605 thousand.

C. Planning Perspective and Performance Review

1. Environment

The Treasury Board, as the general manager and employer of the Public Service, responds to government priorities which reflect social and economic concerns of the country.

2. Initiatives

The initiatives which the Secretariat will pursue during 1986-87 include the following:

Privatization of Crown Corporations: The Privatization Secretariat, established in May 1985, provides support to the Ministerial Task Force on the Privatization of Crown corporations. The Secretariat will advise the Task Force members in their ongoing review of the government's corporate holdings.

Increased Authority and Accountability: Steps will be taken to improve Public Service management through further delegation of authority and correspondingly more effective accountability mechanisms in the expenditure management, personnel management, administrative policy and official languages policy areas.

Administrative Policy: Action will be taken to implement government decisions arising from the recommendations of the Ministerial Task Force on Program Review. A new focus of direction will be provided to increase the effectiveness of information management within the Federal Government.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Main Estimates Revision: During 1984-85, the Secretariat undertook to revise the format and content of Part II of the Main Estimates. As a result, the revised Part II of the Main Estimates was produced and tabled in Parliament for the first time in February 1985 in respect of the 1985-86 fiscal year. Part II of the Main Estimates now concentrates on the purpose for which appropriations are required in terms of program objectives and the activities through which these objectives are to be achieved. More detailed information, such as the cost of goods and services required, lists of capital projects and personnel requirements, have been relocated to Part III of the Estimates. In addition, arrangements were completed in 1985-86 for the revised display of Crown corporation information in Part II of the 1986-87 Main Estimates.

Task Force on Crown Corporations: This Task Force was dissolved in May 1984. Amendments to the Financial Administration Act, providing for improved control and accountability of Crown corporations, were enacted on September 1, 1984. The Crown Corporations Directorate was established in 1984 to implement the new legislation and to provide in-depth analysis and advice on matters relating to Crown corporations.

Affirmative Action: The Treasury Board Ministers have approved three-year Affirmative Action plans for forty-one departments and will consider for approval the plans of the remaining five departments early in 1986. In addition, special measures to increase the representation of women, indigenous people, disabled and visible minorities have been pursued.

Task Force on Informatics: The Task Force on Informatics commenced operations in August 1983. The Task Force examined 5 subject areas: administrative policies, strategic planning, human resources concerns, productivity, and organization and management. The Task Force completed its work on June 30, 1985, and on September 5, 1985 a summary and action plan for implementation of recommendations from the final report was approved by the Treasury Board. The implementation of the action plan is currently underway. The Task Force achieved its mandate within its original total budget of \$2.2 million and 24 person-years.

Human Resources Management: Early in 1985-86 the President announced that the government had agreed to a system of master agreement bargaining, a dental plan, a revised pension plan and an improved work force adjustment policy. These achievements support the goal of encouraging a positive relationship with the Public Service Unions and of improved employer-employee relations in the federal public service. Other issues on which the Unions are being consulted include amendments to the Public Service Staff Relations Act (PSSRA), political rights of public servants and equal pay for work of equal value. In addition, work has continued on improving the personnel management system. The Human Resources Management system has been approved for implementation and a complete review of personnel policies was completed in consultation with departments to identify opportunities for deregulation and to clarify accountability.

4. Program Effectiveness

For the most part, program effectiveness is measured by the adequacy of the approved policies in the areas of personnel management, official languages and the management of materiel and services. These policies are reviewed continuously through formal review and evaluation processes as well as through consultation, monitoring and liaison with officials of other departments and agencies.

Section II

Analysis by Activity

A. Expenditure Management

Objective

On the basis of the analysis of departmental plans and programs and within the context of the Policy and Expenditure Management System, to recommend to the government the acceptance or modification of specific expenditure proposals, in order to:

- reflect the priorities which the government assigns to the objectives;
- increase the effectiveness of existing and proposed programs;
- increase the efficiency with which the person-year resources, facilities, equipment, materials and supplies are used in the operation of programs; and
- to develop the Estimates for the approval of Parliament.

Resource Summary

Figure 3: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Program Analysis	4,340	69	4,494	75	4,239	73
Expenditure Analysis and Estimates	3,398	45	3,327	46	3,191	46
Crown Corporations	2,902	42	2,868	43	1,506	23
Management	1,375	14	1,184	14	995	14
	12,015	170	11,873	178	9,931	156

Description

This activity is the responsibility of the Program Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Program Analysis: analyzes programs and reviews Multi-Year Operational Plans in order to provide advice to the Treasury Board on the allocation of resources and also communicates to departments and agencies the policies, directives and decisions of the Treasury Board which affect the use and level of resources.

Expenditure Analysis and Estimates: maintains an up-to-date account of government expenditures, provides technical support in matters of Estimates and internal electronic data processing systems, provides instructions to departments on the preparation of Multi-Year Operational Plans and Main Estimates submissions and publishes the Main and Supplementary Estimates.

Crown Corporations: provides a common service to the Treasury Board Secretariat and the Department of Finance by analyzing and advising on the financial requirements and the development of policies and legislation related to Crown corporations and their subsidiaries.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

B. Personnel Management

Objective

To develop, communicate and evaluate personnel policies, regulations, standards, systems and terms and conditions of employment to enable managers to manage the human resources required to carry out government programs.

Resource Summary

Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
General Personnel Management	3,675	53	3,692	55		
Pensions and Special Projects	960	16	933	16		
Classification, Human Resources Information System and Pay	7,020	64	6,759	66		
Human Resources	1,867	29	1,872	30		
Planning, Evaluation and Policy Development	1,119	18	1,089	18		
Management	420	5	412	5		
	15,061	185	14,757	190	15,287	197

As a result of a Branch re-organization, the sub-activity structure for 1986-87 has changed. The 1985-86 forecast amounts have been adjusted for comparative purposes. Actual expenditures for 1984-85 on the basis of the new sub-activity structure were not available.

Description

This activity is the responsibility of the Personnel Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has six sub-activities.

General Personnel Management: develops and implements policies and provides advice on matters related to health and safety, benefits, and executive and management compensation, and is responsible for a portion of the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Pensions and Special Projects: develops, implements and manages pension policies and programs and special projects when assigned, and is responsible for a portion of the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Classification, Human Resources Information Systems and Pay: develops and implements policies and provides advice on matters related to systems and standards of classification and the training of classification personnel, the development of pay administration policies and government-wide personnel information systems to support the Treasury Board and departments in the management of the personnel function.

Human Resources: develops and implements policies, and provides advice, on matters related to affirmative action programs, human rights, training programs, human resources planning and innovative management practices and employment equity in Crown corporations.

Planning, Evaluation and Policy Development: manages a corporate and strategic planning process; conducts evaluations, assessments and reviews of personnel policies and programs; monitors and co-ordinates policy development activities; develops strategies for communicating policies to departments and is responsible for the Temporary Assignments Program.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

C. Staff Relations

Objective

To develop and implement policies promoting effective employer-employee relations in the federal public service.

Resource Summary

Figure 5: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Negotiations and Adjudication	2,759	40	2,641	41	2,485	40
Policy and Coordination	657	11	630	11	576	11
Information and Analysis	2,564	32	2,095	32	1,897	32
Management	360	6	345	6	357	6
	6,340	89	5,711	90	5,315	89

As a result of a Branch re-organization, the sub-activity structure for 1986-87 has changed. The 1985-86 and 1984-85 amounts have been adjusted for comparative purposes.

Description

This activity is the responsibility of the Staff Relations Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Negotiations and Adjudication: negotiates, interprets and administers federal public service collective agreements; develops and implements proposals to improve the collective bargaining process; administers the grievance process at the adjudication level; provides advice to departments on discipline; and undertakes compensation analysis.

Policy and Coordination: develops, implements and maintains effective employer-employee relations policies in the federal public service dealing with the collective bargaining legislative framework, compensation policy, excluded and designated employees, discipline policy, staff relations training, and compensation determination for the Canadian Forces and the RCMP.

Information and Analysis: recommends and maintains information systems; conducts compensation research and related analytical activities; provides information and analytical services on compensation costs and the composition of the Public Service labour force.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

D. Administrative Policy

Objective

To develop, communicate and evaluate administrative and information policies, regulations, standards and systems in order to ensure probity and prudence in the acquisition and use of materiel and services required to provide effective support to government programs.

Resource Summary

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Policy Development and Revision	2,149	31	2,243	33	2,017	32
Policy Implementation and Review	3,634	38	2,580	30	2,867	29
Planning and Evaluation	979	14	947	14	841	13
Incentive Awards	283	3	708	5	602	5
Regulatory Reform	-	-	746	10	703	9
Management	184	3	168	3	163	3
	7,229	89	7,392	95	7,193	91

The sub-activity structure for 1986-87 has been modified by consolidating the Common Services Review Board and the Policy Development and Revision sub-activities. The amounts for previous years have been adjusted accordingly.

Description

This activity is the responsibility of the Administrative Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has five sub-activities.

Policy Development and Revision: develops and revises policies dealing with materiel, real property, services and information management systems. It is also responsible for the development of administrative policies related to the Access to Information and Privacy Acts.

Policy Implementation and Review: reviews departmental submissions to the Treasury Board, monitors selected policies and maintains the Branch's Submission Information System.

Planning and Evaluation: reviews selected policies on a five-year cyclical basis and carries out special studies as required. It also publishes the Administrative Policy Manual and provides advice to departments on socio-economic impact analysis of new major government regulations relating to health, safety and fairness.

Incentive Awards: includes the Incentive Awards Board Secretariat, which is responsible for the administration of the Incentive Award Program for the Public Service.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

E. Official Languages

Objective

To develop, communicate and evaluate Official Languages policies and programs within the federal public service.

Resource Summary

Figure 7: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operations	1,662	29	1,355	24	1,444	25
Policy	346	6	439	8	295	5
Evaluation and Audit	2,386	18	2,691	24	2,376	24
Management	732	11	597	11	603	11
	5,126	64	5,082	67	4,718	65

Description

This activity is the responsibility of the Official Languages Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Operations: ensures that the Official Languages policies and programs are effectively implemented in departments, agencies and Crown corporations.

Policy: develops policies, interprets their intent and application, determines their impact, and effects the necessary adjustments to implement the Official Languages Act and government policy.

Evaluation and Audit: develops and maintains information systems and administrative procedures, ensures compliance with mandatory policy provisions, defines performance indicators, evaluates progress towards government objectives and provides advice to departments, agencies and Crown corporations on data management, audit and evaluation of the Official Languages program.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction, coordination of activities for the Branch and liaison with the provinces and Official Languages communities.

F. Privatization Secretariat

Objective

To support the Ministerial Task Force on the Privatization of Crown Corporations in the coordinated and orderly divestiture of corporate holdings which do not fulfill a public policy purpose and provide a centrally located pool of expertise that will assist other government departments in the privatization of individual holdings.

Resource Summary

Figure 8: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	2,354	13	-	-	-	-

Description

In the Budget of May 23, 1985 a special Ministerial Task Force was created. It was also announced that a special Secretariat would be organized to support the work of the Task Force. The Head of the Secretariat reports to the President of the Treasury Board who chairs the Ministerial Task Force.

G. Departmental Administration

Objective

To provide senior executive direction and information, financial, personnel and administrative services for the Secretariat.

Resource Summary

Figure 9: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	14,445	152	13,392	157	13,299	169

Description

This activity includes provision for the offices of the President, the Secretary, Corporate Services, the Communications Division and the Administration Branch.

Corporate Services provides planning and co-ordination services in support of departmental senior management.

The Communications Division provides writing, editing and advisory services for speeches, news releases, publications, public relations and communication strategies produced on behalf of the Secretariat and the Office of the Comptroller General.

The Administration Branch provides the requisite financial, personnel and administrative services jointly to the Treasury Board Secretariat, the Office of the Comptroller General and the Department of Finance.

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 10: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	35,115	34,182	32,538
Contributions to employee benefit plans	4,911	4,780	4,899
Other personnel costs	2	2	50
	40,028	38,964	37,487
Goods and services			
Transportation and communi- cations	1,173	1,068	867
Information	2,096	1,746	1,533
Professional and special services	10,586	8,413	7,739
Rentals	248	241	181
Purchased repair and upkeep	88	40	64
Utilities, materials and supplies	303	241	247
Administrative services (Finance)	7,855	6,972	6,485
All other expenditures	35	369	349
	22,384	19,090	17,465
Total operating	62,412	58,054	54,952
Capital	.....	.....	643
Transfer payments	158	153	148
Total expenditures	62,570	58,207	55,743

The 1985-86 forecast amount is equal to the amount initially reported in Main Estimates. Since then the government has directed the Secretariat to lapse \$354,200 as part of the public service expenditure reduction.

2. Personnel Expenditures

Figure 11: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management	153	148	131	50,350 - 96,300	68,100
Scientific and Professional	39	44	33	14,570 - 65,902	55,800
Administrative and Foreign Service	350	355	374	13,330 - 63,583	47,900
Technical and Operational	14	12	13	15,557 - 57,764	35,200
Administrative Support	206	218	216	12,665 - 37,130	22,900

Note: The person-year column displays the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. This distribution may change once the number of early retirements under the management category voluntary early retirement program is known. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 12: Program Cost for 1986-1987 (\$000)

	Gross 1986-87 Operating Expenditures	Less* Revenue	Add** Other Costs	Total Net Cost 1986-87	Total Net Cost 1985-86
Central Adminis- tration of the Public Service	62,570	2,800	8,234	68,004	64,535

* Revenue from miscellaneous sources.

** Services provided without charge by other departments.

Government Contingencies and
Centrally Financed Programs
Expenditure Plan

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	3-5
---	-----

Section I

Program Overview

A.	Background	
	1.	Introduction 3-6
	2.	Legal Mandate 3-6
	3.	Program Objective 3-6
	4.	Program Organization for Delivery 3-6
B.	Planning Perspective	
	1.	Environment 3-7
	2.	Program Effectiveness 3-7

Section II

Analysis by Activity

A.	Government Contingencies	3-8
B.	Employment Initiatives	3-9

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$350,000,000 for Government Contingencies and \$205,000,000 for centrally financed Employment Initiatives in 1986-87.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
<hr/>			
Government Contingencies and Centrally Financed Programs			
5	Government Contingencies	350,000	340,000
10	Employment Initiatives	205,000	15,000
<hr/>			
Total Program		555,000	355,000

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
<hr/>		
Government Contingencies and Centrally Financed Programs		
5	Government Contingencies - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not otherwise provided for including awards under the Public Servants Inventions Act and authority to re-use any sums allotted for non-paylist requirements and repaid to this appropriation from other appropriations	350,000,000
10	Employment Initiatives - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes and to provide resources to cover costs in connection with the employment of persons and the summer employment of and summer activities for students	205,000,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates		
	Budgetary	Total	1985-86 Main Estimates
	Operating		
Government Contingencies	350,000	350,000	340,000
Employment Initiatives	205,000	205,000	15,000
	555,000	555,000	355,000

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 5 - Government Contingencies - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not otherwise provided for including awards under the Public Servants Inventions Act and authority to re-use any sums allotted for non-paylist requirements and repaid to this appropriation from other appropriations.	315,000,000	287,478,241	-
Vote 10 - Employment Initiatives - Subject to the approval of Treasury Board, to supplement other votes and to provide resources to cover costs in connection with the employment of persons and the summer employment of and summer activities for students.	170,000,000	-	-
Total Program	485,000,000	287,478,241	-

The purpose of these votes is to supplement other votes and provide resources for the purposes as stated in the vote wording. Total Appropriations is the balance of funds remaining after transfers to other votes, the amount of which lapses at year-end. The amount of funds transferred is reported by the recipient votes and, as a result, Actual Use above is reported as nil.

Section I Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Government Contingencies and Centrally Financed Programs exist to provide a capability to finance items which cannot be foreseen when the Main Estimates are prepared. As well, it funds special employment programs which are co-ordinated through the Treasury Board pending final allocation of funds. These funds are available to supplement all government programs.

Allotments made from the Contingencies Vote, with the exception of payroll adjustments, are recovered from departments through Supplementary Estimates subsequently tabled in and approved by Parliament. The Contingencies Vote provides a funding mechanism whereby departments and agencies can proceed to implement urgent policy decisions of Cabinet. Allotments for salary adjustments are not recovered from departments and agencies but remain as a supplement to the appropriation which has incurred the expenditure.

2. Legal Mandate

The principal legislative authorities are the Financial Administration Act and the Appropriation Act for each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Government Contingencies and Centrally Financed Programs is to provide funds for unforeseen and urgent expenditures which arise after the Main Estimates have been tabled and for centrally managed programs.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program is divided into two activities which reflect the different purposes for which funding is requested: Government Contingencies and Employment Initiatives.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. Decisions to allocate funds from the Contingencies Vote and for special employment purposes are made by the Treasury Board. Implementation of the decisions is the responsibility of the Deputy Secretary, Program Branch.

B. Planning Perspective

1. Environment

Government Contingencies: A major factor in determining the level of funding for government contingencies is the policy and expenditure management system and, in particular, the management of the policy reserves by the Policy Committees and the timing of approvals for new expenditures. Temporary financing is frequently proposed for items the specific nature of which cannot be included in Main Estimates because they lack specific definition at that time.

Employment Initiatives: The level of funding for summer employment initiatives is determined by Cabinet in conjunction with the government's overall employment strategy.

2. Program Effectiveness

The provision by Parliament of funds for government contingencies to meet miscellaneous minor and unforeseen expenditures contributes to the efficient and orderly conduct of government business. It gives the executive the discretion and flexibility to respond quickly to urgent expenditure requirements, while maintaining the principles of Parliamentary control and executive accountability.

Section II

Analysis by Activity

A. Government Contingencies

Objective

To provide funding for increased salary costs arising out of negotiated and non-negotiated agreements and other payroll requirements not included in departmental Estimates and for urgent expenditures of a miscellaneous character which cannot be foreseen when Estimates are drawn up.

Resource Summary

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. All allotments from the Contingencies Vote during the course of the year have, by year end, been either reimbursed through Supplementary Estimates or transferred to supplement other votes for payroll adjustments. Any balance remaining lapses at the end of the fiscal year.

Description

The level of funding required for Government Contingencies is assessed in relation to the magnitude and complexity of approved government spending, the extent of Parliamentary control over discretionary re-allocation of approved expenditures by the executive, and the level and rate of increase in Public Service salaries.

Since the introduction of the current vote structure in 1970-71, an amount of approximately one per cent of the total of all budgetary votes in Main Estimates has been found to be an adequate level and an amount agreeable to Parliament.

The requirement for contingency financing is expected to remain close to the historical level of one per cent of voted Main Estimates.

**Figure 1: Comparison of Resources to Main Estimates
Budgetary Expenditures (\$million)**

	1986-87	1985-86	1984-85
Budgetary Voted Expenditures	37,550	36,910	36,830
Government Contingencies	350	340	315
% of Budgetary Expenditures	0.9	0.9	0.9

B. Employment Initiatives

Objective

To provide funding for qualifying projects, approved during the fiscal year, which support the government's employment strategy.

Resource Summary

Figure 2: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1986-87	Estimates* 1985-86	Estimates* 1984-85
Student Summer and Youth Employment	205,000	15,000	170,000

*Estimates as tabled in Parliament. In 1985-86 \$175.8 million were also provided for direct job creation in Supplementary Estimates (A) under the Canada Employment and Immigration Commission.

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. During the course of the year all the funds are transferred to supplement other votes.

Description

The Employment Initiatives activity provides financing for summer student employment programs and other approved labour market development programs.

For performance information, refer to Employment and Immigration Canada, Part III, under the Employment and Insurance Program, Human Resource Development Programs.

Employer Contributions to
Insurance Plans Program
Expenditure Plan

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4-4
Extract from Volume II of the Public Accounts	4-6
Section I	
Program Overview	
A. Financial Summary	4-7
B. Review of Financial Performance	4-8
C. Background	
1. Introduction	4-9
2. Legal Mandate	4-9
3. Program Objective	4-9
4. Program Organization for Delivery	4-10
Section II	
Analysis by Activity	
A. Public Service Insurance	4-11
B. Public Service Pensions	4-14
Section III	
Supplementary Information	
A. Cost Analysis	4-16

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$259,229,000 for employer contributions to insurance plans in 1986-87. The remaining expenditures, estimated at \$310,000 for certain pension payments will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
<hr/>			
	Employer Contributions to Insurance Plans Program		
15	Public Service Insurance	259,229	241,722
(S)	Public Service Pensions	310	412
		<hr/>	
	Total Program	259,539	242,134

Extracts from Part II of the Estimates

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
-------------	-----------	---------------------------

Employer Contributions to Insurance Plans Program

15	Government's contributions to surgical-medical and other insurance payments, premiums and taxes determined on such bases and paid in respect of such persons and their dependents as Treasury Board prescribes who are described in Finance Vote 124, Appropriation Act No. 6, 1960, Finance Vote 85a, Appropriation Act No. 5, 1963 and Finance Vote 20b, Appropriation Act No. 10, 1964 and Government's contribution to pension plans, death benefit plans, and social security programs, health and other insurance plans for employees engaged locally outside Canada, and to permit the payment to employees of their share of the premium reduction under subsection 64(4) of the Unemployment Insurance Act, 1971	259,229,000
----	---	-------------

Program by Activities

(THOUSANDS OF DOLLARS)	1986-87 MAIN ESTIMATES				TOTAL	1985-86 MAIN ESTIMATES
	BUDGETARY OPERATING	TRANSFER PAYMENTS	SUB-TOTAL	LESS: REVENUES CREDITED TO THE VOTE		
PUBLIC SERVICE INSURANCE	279,208	...	279,208	31,408	247,800	231,555
PUBLIC SERVICE PENSIONS	11,429	310	11,739	...	11,739	10,579
	290,637	310	290,947	31,408	259,539	242,134

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 15 - Government's contributions to surgical-medical and other insurance payments, premiums and taxes determined on such bases and paid in respect of such persons and their dependents as Treasury Board prescribes who are described in Finance Vote 124, Appropriation Act No. 6, 1960, Finance Vote 85a, Appropriation Act No. 5, 1963 and Finance Vote 20b, Appropriation Act No. 10, 1964 and Government's contribution to pension plans, death benefit plans, and social security programs, health and other insurance plans for employees engaged locally outside Canada and to permit the payment to employees of their share of the premium reduction under subsection 64(4) of the Unemployment Insurance Act, 1971	214,076,000	214,076,000	200,571,55
Statutory - Payments under earlier superannuation and retirement acts and under the Public Service Pension Adjustment Act	470,000	414,718	414,71
Statutory - Unallocated employer contributions made under the Public Service Superannuation Act and other retirement acts and the Unemployment Insurance Act		1,137,209	1,137,20
Total Program	214,546,000	215,627,927	202,123,46

Section I Program Overview

A. Financial Summary

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change	For Details See Page
Public Service Insurance	279,208	256,766	22,442	4-11
Public Service Pensions	11,739	10,579	1,160	4-14
	290,947	267,345	23,602	
Less: Receipts Credited to the Vote				
Receipts from Revolving Funds	31,408	25,211	6,197	
	259,539	242,134	17,405	

Receipts are collected from revolving funds in accordance with Treasury Board policy, which requires revolving funds to include full costs, including all direct, indirect and overhead costs, in their accounts.

The increase in 1986-87 estimated expenditures over the 1985-86 forecast is the net result of the following:

- a net increase of \$6.5 million in estimated costs of provincial health insurance;
- an increase of \$5.4 million for the provincial health payroll taxes;
- an increase of \$6.1 million for the Group Surgical-Medical Insurance Plan;
- an increase of \$4.4 million for the disability insurance plans; and
- an increase of \$1.2 million for locally-engaged employees pension and social security coverage.

B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Public Service Insurance	221,514	226,153	(4,639)
Public Service Pensions	7,348	10,579	(3,231)
	228,862	236,732	(7,870)
Less: Receipts Credited to the Vote			
Receipts from Revolving Funds	26,739	22,186	(4,553)
	202,123	214,546	(12,423)

Explanation of Change: The lapse of approximately \$12 million is the net result of the following:

- a reduction in expenditure of \$8.7 million for provincial health insurance;
- a reduction in expenditures of \$5.8 million for the Group Surgical-Medical Insurance Plan and other insurances;
- an increase in expenditures of \$9.5 million for the provincial health payroll taxes;
- a reduction in expenditures of \$4.0 million for health, pensions and social security plans for locally-engaged employees;
- an increase in statutory expenditures of \$1.1 million for unallocated employer contributions made under the Public Service Superannuation Act and other retirement acts and the Unemployment Insurance Act; and
- an increase in receipts of \$4.5 million.

C. Background

1. Introduction

The Employer Contributions to Insurance Plans Program provides for the payment of the employer's share of costs for the health, income maintenance and other insurance plans applicable to employees for whom the Treasury Board is the designated employer under the Public Service Staff Relations Act or other authorities.

The insurance plans in place provide employees and their families with protection against financial loss in the event of illness, disability or death, at levels generally comparable to the protection provided by other employers in Canada. As well, the program provides funding for periodic non-discretionary payments which the government, as an employer, must make in accordance with the terms of the Unemployment Insurance Act and provincial legislation. Contributions are also made towards the costs of pensioners for provincial and supplementary health insurance coverage.

The program also provides for the payment of the employer costs of pension and social security plans to which employees of the Government of Canada, locally engaged abroad, are subject, as well as statutory payments under the Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts.

Benefit plans for the Public Service, which have evolved over the years, have been implemented to maintain the government's competitive position in the labour market. Some plans have been introduced by the government as a result of negotiations and agreements with labour unions. Other plans have been introduced to satisfy the obligations imposed by Canadian laws or to comply with local law and practice in the case of employees engaged in foreign countries. Changes to costs associated with these plans result primarily from actuarial adjustments required to maintain existing benefits, changes to insured populations, increases in salaries, revisions to benefits and, in the case of benefits for people employed by the Canadian Government in foreign countries, changes in the international monetary exchange rates.

2. Legal Mandate

The principal authorities under which the Treasury Board administers this program are the Financial Administration Act and the Appropriation Act of each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is to provide for contributions by the government as employer in respect of employee insurance and benefit plans and programs and for payments made under certain residual pension plans.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program consists of two activities which reflect the different purposes for which expenditures are authorized: Public Service Insurance and Public Service Pensions. The Pensions activity encompasses only certain specific, centrally-funded plans, because contributions to benefit plans, such as those payable under the Public Service Superannuation Act, are disclosed within individual programs of all government departments.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. The administration of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is the shared responsibility of the Assistant Secretary, General Personnel Management, and the Assistant Secretary, Pensions and Special Projects, both of whom report to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

Section II

Analysis by Activity

A. Public Service Insurance

Objective

To provide for the payment of the employer's share of health, income maintenance and life insurance premiums, for payments to or in respect of provincial health insurance plans, provincial payroll taxes and the employee's share of the unemployment insurance premium reduction.

Resource Summary

The Public Service Insurance Activity accounts for 95.5 per cent of the 1986-87 Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 3: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Surgical-Medical and other Insurances	190,057	173,834	141,964
Payments to Employees of their share of Unemployment Insurance Premium Reductions	10,073	9,297	8,626
Health and other Insurance Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	1,159	1,088	1,038
Provincial Health Payroll Taxes	77,919	72,547	69,886
	279,208	256,766	221,514
Less: Receipts Credited to the Vote			
Receipts from Revolving Funds*	31,408	25,211	26,739
	247,800	231,555	194,775

*See page 4-7

Description

Surgical-Medical and Other Insurances: Parliament authorizes the government to share the premiums payable by employees for coverage under the Disability Insurance Plan, the Public Service Management Insurance Plan, the Service Income Security Insurance Plan and the R.C.M.P. Group Long-Term Disability Insurance Plan. The government is also authorized to share the cost with employees and pensioners of premiums for coverage under the Group Surgical-Medical Insurance Plan, and the cost of their provincial health insurance by paying part of the cost of premiums where applicable, or by making cash payments to employees where no premiums are levied.

The benefits package provided by the government to its employees is designed to be comparable with those provided by other employers, in order to attract and retain employees with the requisite skills. Expenditures are determined within the confines of regulations and directives which are established by the Treasury Board. To illustrate how expenditures increase, surgical-medical insurance premiums are adjusted actuarially to ensure that premiums remain adequate to finance the benefits, which are directly dependent upon medical and hospital care costs. Long-term disability premiums are based on employees' insured salaries and, therefore, increase in accordance with salary increases. Thus, levels of expenditure regularly increase simply to maintain a specified level of benefits. Introduction of new benefits to maintain a competitive package would also increase expenditures.

The estimated expenditure for this item is an amalgamation of the estimates for a number of different plans and for different populations (Public Service employees, members of the Canadian Armed Forces and RCMP, pensioners, etc). The estimates for each plan are, in turn, based on various factors, depending on the particular characteristics of the plan. Those factors include the number of persons insured under the plan and the estimated annual turnover rate, the levels of premium or contribution rates, anticipated changes to those rates, and expected increases in insured salary levels where plan costs are salary related.

Payments to Employees of their Share of Unemployment Insurance Premium Reduction: The Unemployment Insurance Act provides for a reduced employer premium for employers who maintain certain levels of income for employees who are absent from work because of illness, on the condition that at least five-twelfths of the reduction is passed on to employees. The government qualifies because of its sick leave policies and makes an annual cash payment to employees equivalent to five-twelfths of the reduction granted to the employer in respect of them.

The estimated expenditure for this item is based on the anticipated amount of the premium reduction to be granted to the government, as employer, for the relevant years and on the number of employees and the level of their Unemployment Insurance premiums.

The costs are estimated on employee populations of approximately 250,000 in the Public Service and 98,800 in the Canadian Armed Forces and RCMP and 208,200 pensioners.

Health and Other Insurance Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): Health plans are in effect for local people employed at diplomatic missions in some 39 countries. Premiums may be cost-shared with employees or fully paid by the government, depending on local practice. In addition a cost-shared Group Life Insurance Plan is in effect for employees locally-engaged in the United States.

Expenditures for this element are determined by the number of insurance plans in force, the number of insured employees, the level of benefits provided, and the extent to which the government contributes towards the plan costs. The costs are estimated on employee populations of approximately 450 in the United States and 1,300 in other countries.

Provincial Health Payroll Taxes: Under provincial legislation, Quebec and Manitoba impose payroll taxes on employers at a set percentage of the gross salaries paid in respect of all employees reporting for work at an establishment in those provinces. The government has agreed to pay the taxes on behalf of its employees, including members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police.

Four factors determine the expenditures for this purpose: the existence or introduction of provincial legislation imposing payroll taxes on employers; the level of the provincial tax; the government's agreeing to pay the tax; and the number of federal employees in the province and their salary levels. The Quebec Health Insurance Act imposes a 3 per cent tax. The Manitoba Health and Post-Secondary Education Levy Act imposes a 1.5 per cent tax which the government commenced paying in 1983-84.

Figure 4 shows historical and forecast expenditures for Public Service Insurance.

Figure 4: Public Service Insurance Expenditures (\$000)

	Insurances	U.I. Premium Reduction	Locally- Engaged Premiums	Payroll Taxes
1977-78	93,353	4,019	125	36,321
1978-79	109,217	4,817	205	18,752
1979-80	105,055	7,526	225	21,289
1980-81	123,336	7,087	607	23,943
1981-82	123,840	8,036	395	52,797
1982-83	124,301	7,342	474	47,379
1983-84	141,879	7,825	487	64,643
1984-85	141,964	8,626	1,038	69,886
1985-86 (forecast)	173,834	9,297	1,088	72,547
1986-87 (forecast)	190,057	10,073	1,159	77,919

B. Public Service Pensions

Objective

To provide for payments under earlier superannuation and retirement acts, under the Public Service Pension Adjustment Act of 1959 and for employer costs of pension and social security plans to which employees engaged locally outside Canada are subject.

Resource Summary

The Public Service Pensions Activity accounts for 4.5 per cent of the 1986-87 Employer Contributions to Insurance Plans Program

Figure 5: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Contributions to employee benefit plans*			1,137
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	310	412	415
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	4,709	4,167	2,512
Social Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6,720	6,000	3,284
	11,739	10,579	7,348

*see page 4.8

Description

Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts: This item provides for statutory increases in the pensions granted to certain public servants, members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police who retired prior to 1953 and for the payment of pensions pursuant to earlier retirement acts.

Expenditures under the Pension Adjustment Act are determined by adjustment factors specified in the act and by the size of the population to which the act applies. Adjusted pension payments recognize the reduction in real pension income brought about by inflation. Expenditures are decreasing in line with the reduction in the number of beneficiaries, now approximately 1,720.

Expenditures under earlier retirement acts are for pensions provided under those acts. There are now only three pensioners; the number decreases annually through deaths.

Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans: This item provides for employer contributions to a variety of pension schemes. The terms and conditions of contribution and levels of benefits vary from country to country. In some instances plans are fully integrated with existing national schemes; in others, they may provide a benefit to employees who are not otherwise covered by any plan.

This expenditure provides for Canada's participation, on behalf of locally-engaged employees, in worldwide or private pension plans and contributes to the maintenance of comparable employment standards, as well as meeting requirements of local practice and law. Amounts are specified in the individual country plans and can fluctuate from year to year with changes in the number of retirees, benefits chosen on retirement and other factors. Cost increases result from salary increases, annual pension escalation, population changes and plan improvements. These plans provide pension coverage to over 3,000 employees in 51 countries, as well as payment of pensions to former employees.

Social Security Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for the cost of employer contributions to national social security plans which provide locally-engaged employees with benefits such as pensions, sickness and maternity payments, unemployment insurance, worker's compensation and family allowances.

These expenditures enable the government to provide comparable benefits and to comply with the legislative requirements of 47 countries where Canada employs locally-engaged persons. Costs vary with salary increases and changes in contribution rates and ceilings under national social security plans. The cost is determined by the provisions of each country's social security laws, so that Canada's expenditures are largely non-discretionary. The various plans provide coverage to over 2,500 employees.

Figure 6 shows historical and forecast expenditures for Public Service Pensions.

Figure 6: Public Service Pension Expenditures (\$000)

	Pension Adjust- ment and earlier retirement acts	Locally-Engaged Pension Plans	Locally-Engaged Social Security
1977-78	886	805	1,407
1978-79	775	1,290	1,902
1979-80	713	1,275	2,383
1980-81	660	2,042	2,583
1981-82	564	2,458	2,409
1982-83	522	2,120	3,989
1983-84	466	2,829	3,431
1984-85	415	2,512	3,284
1985-86 (forecast)	412	4,167	6,000
1986-87 (forecast)	310	4,709	6,720

Section III Supplementary Information

A. Cost Analysis

The Estimates for the Employer Contributions to Insurance Plans Program include those expenditures expected to be charged to the Program's voted and statutory appropriations.

In addition to these program costs, other statutory pension and insurance costs, such as the Public Service Superannuation Act, have been decentralized and are displayed throughout Part II of the Main Estimates under the description "Contributions to Employee Benefit Plans" for each program with salaries and wages expenditures. The program and decentralized statutory costs are shown here (Figure 6) to provide a better understanding of the overall costs of employee benefits.

Figure 7: Cost of Employee Benefits (\$ Millions)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Program Costs			
Surgical-Medical and other Insurances	190.1	173.8	142.0
Payments to Employees of their share of Unemployment Insurance Premium Reductions	10.1	9.3	8.6
Health and other Insurance Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	1.2	1.1	1.0
Provincial Health Payroll Taxes	77.9	72.5	69.9
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	.3	.4	.4
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	4.7	4.2	2.5
Social Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6.7	6.0	3.3
	291.0	267.3	227.7
Decentralized Costs			
Public Service Superannuation	404.0	397.0	372.8
Supplementary Retirement Benefits	556.0	527.0	491.6
Canada and Quebec Pension Plans	103.0	97.0	85.1
Death Benefits	8.0	8.0	6.8
Unemployment Insurance	199.0	212.0	160.3
	1,561.0	1,508.3	1,344.3

Other special statutory costs such as for Members of Parliament, the Canadian Armed Forces and the RCMP are included within the applicable department or agency.

Temporary Assignments Program
Expenditure Plan

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	5-5
---	-----

Section I

Program Overview

A. Financial Summary	5-6
B. Review of Financial Performance	5-7
C. Background	
1. Introduction	5-8
2. Legal Mandate	5-8
3. Program Objective	5-8
4. Program Organization for Delivery	5-8
D. Planning Perspective	5-8

Section II

Supplementary Information

A. Personnel Expenditures	5-10
B. Cost Analysis	5-10

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$346,000 for the 1986-87 Temporary Assignments Program. The remaining expenditures, estimated at \$403,000 for contributions to employee benefit plans, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
<hr/>			
Temporary Assignments Program			
20	Program expenditures	346	336
(S)	Contributions to employee benefit plans	403	389
		<hr/>	
Total Program		749	725

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
<hr/>		
Temporary Assignments Program		
20	Temporary Assignments - Program expenditures and authority to spend revenue received during the year	346,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars) 1986-87 Main Estimates

	Authorized person- years	Budgetary		Total	1985-86 Main Estimates
		Operating	Less: Revenues credited to the vote		
Special Assignments	41	3,338	2,589	749	725
1985-86 Authorized person-years	41				

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 20 - Program expenditures and authority to spend revenue received during the year	330,000	545,000	504,530
Statutory - Contributions to employee benefit plans	354,000	408,000	408,000
Total Program	684,000	953,000	912,530

Section 1
Program Overview

A. Financial Summary

Figure 1: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	2,877	2,776	2,448
Contributions to employee benefit plans	403	389	408
Goods and services			
Transportation and communications	21	21	-
Professional and special services	37	37	31
Total operating	3,338	3,223	2,887
Less: Receipts and revenue credited to the vote	2,589	2,498	1,974
Net expenditures	749	725	913
Authorized person-years	41	41	35

The Temporary Assignments Program operates on a partial cost-recovery basis whereby the direct costs of assignments are recovered from the host departments. The recovery rate is 88-90 per cent of the appropriated costs. The unrecovered balance results mainly from language and management training costs, leave, and time between assignments not charged to departments.

B. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Special Assignments	913	684	229
Person-Years	35	41	(6)

Explanation of Change: The cost of contributions to employee benefit plans increased by \$54,000, while net operating expenditures increased by \$175,000. This was due mainly to a reduced cost-recovery rate which was 80.6% compared to 90% provided for in the Main Estimates. The unrecovered salaries were funded by a transfer from the Treasury Board contingencies vote.

C. Background

1. Introduction

The Temporary Assignments Program provides a means to meet temporary requirements of departments and agencies at senior management and executive levels. Personnel are assigned to tasks or projects in departments on request, eliminating the need to establish new positions and avoiding delays associated with the staffing process. Assignments often involve major policy and program revisions in light of changing economic or social conditions and improvements in the management of human and financial resources.

2. Legal Mandate

The Temporary Assignments Program (TAP) was established as a separate Program, as approved by the Treasury Board under the authority of the Financial Administration Act, in the 1976-77 Main Estimates. Prior to that time, it was operated as a pilot project, which began in 1974, under the Central Administration of the Public Service Program.

3. Program Objective

The objective of the Temporary Assignments Program is to provide executives and senior officers to carry out high priority temporary assignments in response to departmental and agency requests.

4. Program Organization for Delivery

The TAP is a single activity program. The administration of the program is the responsibility of the Assistant Secretary, Planning, Evaluation and Policy Development Division, who reports to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

D. Planning Perspective

Description

The number and quality of requests from departments remain high with about one in three requests for assistance being met.

Since its inception in 1974, the TAP members have completed a total of 415 assignments in 54 departments and agencies. In 1984-85, TAP management received 80 requests for assistance. The number of officers available permitted 28 new assignments to be undertaken. With the current level of resources it is expected that a similar number of assignments will be undertaken in 1986-87.

Assignments completed and under way by policy field at year end are shown in Figure 3.:

Figure 3: TAP Assignments by Policy Field

	Forecast 1985-86	1984-85	1983-84
Economic Development	6	6	10
Social Affairs	5	7	11
Justice and Legal	4	2	4
External Affairs	7	6	3
Services to Government	17	6	8
Defence	1	1	
Total	40	28	36

Section II
Supplementary Information

A. Personnel Expenditures

Figure 4: Authorized Person-Years and Salary Provisions

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management	39	39	39	50,350 - 96,300	70,700
Other	2	2	2	13,912 - 65,902	58,700

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 5: Program Cost for 1986-87 (\$000)

	1986-87 Operating Expenditures	Less Revenue	Add* Other Costs	Total Net Cost 1986-87	Total Net Cost 1985-86
Temporary Assignments	3,338	2,589	36	785	753

*Services provided without charge by other departments

B. Analyse des coûts

Tableau 5: Coût du Programme pour 1986-1987
(en milliers de dollars)

Coût total 1985-1986 net pour	Coût total 1986-1987 net pour	Plus* autres coûts	Moins recettes	Dépenses de fonction- nement pour 1986-1987	Affectations temporaires
753	785	36	2,589	3,338	

*Services dispensés sans frais par les autres ministères

A. Dépenses en personnel

Tableau 4: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle des traitements		Provision pour le traitement annuel moyen 1986-1987
	86-87	85-86 84-85	
Gestion	39	39	50,350 - 96,300
Autre	2	2	13,912 - 65,902
			58,700

Note: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Depuis l'instauration du PAT en 1974, il y a eu 415 affectations dans 54 ministères et organismes. En 1984-1985, le PAT a reçu 80 demandes d'aide. Le nombre d'agents disponibles n'a permis que 28 nouvelles affectations. Compte tenu du niveau actuel des ressources, on prévoit le même nombre d'affectations en 1986-1987.

Voici quelles étaient les affectations complétées et en cours, par domaine de politique, à la fin de l'année:

Tableau 3: Affectations par domaine de politique en vertu du PAT

	Prévu 1985-1986	1984-1985	1983-1984
Développement économique	6	6	10
Affaires sociales	5	7	11
Justice et questions juridiques	4	2	4
Affaires extérieures	7	6	3
Services au gouvernement	17	6	8
Défense	1	1	
Total	40	28	36

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme d'affectations temporaires fournit les moyens de répondre aux besoins temporaires des ministères et organismes aux niveaux de la haute gestion et des cadres. Sur demande, le personnel est affecté à des tâches ou à des projets dans les ministères, ce qui supprime la nécessité d'établir de nouveaux postes et évite les retards causés par le processus de dotation. Les affectations comportent souvent des révisions majeures de politiques et de programmes, compte tenu de l'évolution de la situation économique et sociale et des améliorations apportées à la gestion des ressources humaines et financières.

2. Mandat

Le Programme d'affectations temporaires (PÂT) a été établi en tant que programme distinct (approuvé par le Conseil du Trésor en vertu de la Loi sur l'administration financière) dans le Budget des dépenses principal de 1976-1977. Auparavant, il fonctionnait depuis 1974 comme projet pilote, en vertu du Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme d'affectations temporaires est de fournir des cadres et des hauts fonctionnaires pour accomplir provisoirement des tâches hautement prioritaires, en réponse à des demandes de ministères et d'organismes.

4. Plan d'exécution du Programme

Le PÂT comprend une seule activité. Le secrétariat adjoint de la Division de la planification, de l'évaluation et du développement de la politique de la Direction de la politique du personnel est chargé de l'exécution du programme.

D. Perspective de planification

Description

Le nombre et la qualité des demandes émanant des ministères demeurent élevés, environ un tiers de ces demandes d'aide sont acceptées.

Tableau 2: Rendement financier 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985			
	Réel	Budget principal	Difference
Affectations spéciales	913	684	229
Années-personnes	35	41	(6)

Explication de la différence: Le coût des contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés a augmenté de \$ 54,000 tandis que les dépenses de fonctionnement nettes ont augmenté de \$ 175,000, principale-ment à cause de la baisse du taux de recouvrement des coûts qui est passée de 90 %, selon le Budget des dépenses principal, à 80,6 %. Les salaires non recouvrés ont été approvisionnés au moyen d'un virement du crédit des éventualités du Conseil du Trésor.

Section I
Aperçu du Programme

A. Etat financier récapitulatif

Tableau 1 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

Section I Aperçu du Programme	Budget des dépenses			Réel 1984-1986
	1986-1987	Prévu 1985-1986		
Personnel	2,877	2,776	2,448	
Traitement et salaires				
Contributions aux régimes				
d'avantages sociaux des				
employés	403	389	408	
Biens et services				
Transports et communications	21	21	.....
Services professionnels et				
spéciaux	37	37	31	
Total des dépenses de fonctionnement	3,338	3,223	2,887	
Moins: Recettes à valoir sur le crédit	2,589	2,498	1,974	
Dépenses nettes	749	725	913	
Années-personnes autorisées	41	41	35	

Le Programme d'affectations spéciales fonctionne d'après le principe de la récupération partielle des coûts, selon lequel les coûts directs des affectations sont récupérés des ministères d'accueil. Le taux de récupération est de 88 à 90 pour 100 des coûts imputés. Le solde non récupéré découle principalement des frais de formation linguistique et de formation en gestion, des congés et des temps morts entre les affectations qui ne sont pas imputés aux ministères.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en millions de dollars) Budget principal 1986-1987

Années- personnes autorisées	Fonction- nement	Moins : Recettes à valoir sur le crédit	Budgétaire	Total	Budget principal 1985-1986
------------------------------------	---------------------	---	------------	-------	----------------------------------

Affectations spéciales 41 3,338 2,589 749 725

Années-personnes
autorisées 1985-1986 41

Extrait du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits de 1984-1985

Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
---------------------	----------------------	-----------------------

Budgétaire

\$

Credit 20 - Dépenses du Programme et
autorisation de dépenser les
recettes de l'année

330,000 545,000 504,530

Législatif - Contributions aux
régimes d'avantages sociaux des
employés

354,000 408,000 408,000

Total du programme

684,000 953,000 912,530

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$ 346,000 à l'appui du Programme d'affectations temporaires en 1986-1987. Les autres dépenses, évaluées à \$ 403,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986

Programme d'affectations temporaires

20	Dépenses du Programme	346	336
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	403	389

Total du Programme

749	725
-----	-----

Crédit - Libellé et sommes demandées

Numéros de crédits	(dollars)	Budget principal 1986-1987
--------------------	-----------	----------------------------

Programme d'affectations temporaires

20	Affectations temporaires - Dépenses du Programme et autorisation de dépenser les recettes de l'année	346,000
----	--	---------

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

5-4

Extrait du volume II des Comptes publics

5-5

Section I

Aperçu du Programme

A. Etat financier récapitulatif 5-6

B. Examen du rendement financier 5-7

C.

Données de base

1. Introduction 5-8

2. Mandat 5-8

3. Objectif du Programme 5-8

4. Plan d'exécution du Programme 5-8

D. Perspective de planification 5-8

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Dépenses en personnel 5-10

B. Analyse des coûts 5-11

Programme d'affectations
temporaires
Plan de dépenses
1986-1987

A. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses pour le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance comprend les dépenses budgétaires dont on prévoit l'imputation aux crédits du programme approuvés et prévus par une loi.

En plus des coûts pour ce programme, d'autres coûts relatifs aux pensions et aux assurances prévus par une loi, telle que la Loi sur la pension de la Fonction publique, ont été décentralisés et sont présentés dans la Partie II du Budget des dépenses principal sous le titre "Contributions aux régimes d'avantages sociaux" des employés pour chaque programme, avec les dépenses touchant les traitements et les salaires. Le programme et les coûts décentralisés prévus par une loi sont présentés au tableau 7 des employés afin de faciliter la compréhension du coût global des avantages sociaux des employés.

Tableau 7: Coûts des avantages sociaux des employés
(en millions de dollars)

Coûts des programmes	Budget des dépenses		
	1986-1987	1985-1986	1984-1985
Régimes d'assurance chirurgicale-médicale et autres Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage et autres d'assurance-maladie	10.1	9.3	8.6
Régimes de pensions des employés recrutés sur place (à l'étranger)	3	.4	.4
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	4.7	4.2	2.5
Coûts décentralisés	291.0	267.3	227.7
Pension de retraite de la Fonction publique	404.0	397.0	372.8
Supplémentaires Prestations de retraite	556.0	527.0	491.6
Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	103.0	87.0	85.1
Assurances-décès	199.0	212.0	160.3
Autres	1,561.0	1,508.3	1,344.3

Le tableau 6 présente les dépenses rétrospectives et prévues pour les pensions de la Fonction publique.

Tableau 6: Dépenses pour les pensions de la Fonction publique (en milliers de dollars)

Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois sur la retraite	Régimes de pensions des employés recrutés sur place	Sécurité sociale des employés recrutés sur place
1977-1978	886	1,407
1978-1979	775	1,902
1979-1980	713	2,383
1980-1981	660	2,583
1981-1982	564	2,409
1982-1983	522	3,989
1983-1984	466	3,431
1984-1985	415	3,284
1985-1986 (prévu)	412	6,000
1986-1987 (prévu)	310	6,720

Les dépenses autorisées en vertu de la Loi sur la mise au point des pensions du service public sont déterminées par les facteurs de rajustement précisés dans la loi et par le nombre de personnes visées par cette loi. Les paiements de pension rajustés tiennent compte de la réduction du revenu réel des pensions déduisant de l'inflation. Les dépenses diminuent proportionnellement à la réduction du nombre de bénéficiaires, qui s'élève actuellement à 1,720 personnes.

Les dépenses déduisant des anciennes lois sur la retraite concernent les pensions qui doivent être payées en vertu de ces lois. Il n'y a actuellement que six retraités; ce nombre diminue tous les ans du fait des décès.

Régimes de pensions des employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer les contributions de multiples régimes de pensions. Les modalités des contributions et les niveaux des prestations varient d'un pays à l'autre. Dans certains cas, les régimes sont pleinement intégrés aux régimes nationaux existants; dans d'autres cas, ils peuvent assurer des prestations aux employés qui ne sont par ailleurs couverts par aucun régime.

Cet élément permet au Canada de participer aux régimes de pensions internationaux ou privés pour le compte des employés recrutés sur place et contribue à maintenir des normes d'emploi comparables; il permet en outre de respecter l'usage et les exigences législatives du pays. Les montants payés sont stipulés dans les régimes particuliers de chaque pays et peuvent fluctuer d'une année à l'autre selon les variations dans le nombre de retraités, les prestations choisies au moment de la retraite et d'autres facteurs. Les augmentations des coûts découlent des augmentations salariales, du relèvement annuel des pensions, de l'évolution de l'effectif et des améliorations apportées aux régimes. Ces régimes protègent plus de 3,000 employés dans 51 pays, en plus d'assurer le paiement de pensions aux anciens employés.

Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger:

Cet élément permet de payer le coût des contributions de l'employeur aux régimes de sécurité sociale nationaux qui assurent des prestations aux employés recrutés sur place, telles que les pensions, les prestations de maladie de maternité et d'assurance-chômage, les indemnités pour les accidents de travail et les allocations familiales.

Ces dépenses permettent au gouvernement de fournir des prestations comparables et de se conformer aux exigences législatives de quelque 47 pays où le Canada emploie des ressortissants locaux. Les coûts varient en fonction des augmentations de salaires, de l'évolution des taux des contributions et des plafonds des régimes nationaux de sécurité sociale. Ces coûts sont établis par les dispositions des lois sur la sécurité sociale de chaque pays et, de ce fait, les dépenses du Canada à ce chapitre échappent dans une large mesure à son contrôle. Les différents régimes assurent la protection de plus de 2,500 employés.

B. Pensions de la Fonction publique

Objectif

Permettre les paiements au titre des anciennes lois sur la pension et la retraite, en vertu de la Loi sur la mise au point des pensions du service public de 1959 et le paiement de la quote-part de l'employeur du coût des régimes de pensions et de sécurité sociale auxquels sont assujettis les employés recrutés sur place à l'étranger.

État financier récapitulatif des ressources

L'activité «Pensions de la Fonction publique» représente 4.5 pour 100 des dépenses du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1986-1987.

Tableau 5: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu		1986-1987	1985-1986		1984-1985
	Réal					
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	1,137					
Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois concernant la retraite	415		310	412		
Régimes de pensions des employés engagés sur place (hors du Canada)	2,512		4,709	4,167		
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (hors du Canada)	3,284		6,720	6,000		
	7,348		11,739	10,579		

* Voir page 4-8

Description

Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois concernant la retraite: Cet élément permet les augmentations prévues par la loi dans le cas des pensions accordées à certains fonctionnaires, membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada qui ont pris leur retraite avant 1953; il permet aussi le paiement des pensions en vertu des anciennes lois sur la retraite.

Le tableau 4 présente les dépenses rétrospectives et prévues pour les régimes d'assurance de la Fonction publique.

Tableau 4 : Dépenses relatives aux régimes d'assurance de la Fonction publique (en milliers de dollars)

Primes des	Réduction	des primes	d'assurance	chômage	sur place	salariale
employés					recrutés	la masse
Impôt sur						

1977-1978	93,353	4,019	125	36,321	18,752	21,289	23,943	52,797	47,379	64,643	69,886	72,547	77,919
1978-1979	109,217	4,817	205	18,752	21,289	23,943	52,797	47,379	64,643	69,886	72,547	77,919	
1979-1980	105,055	7,526	225	18,752	21,289	23,943	52,797	47,379	64,643	69,886	72,547	77,919	
1980-1981	123,336	7,087	607	23,943	52,797	47,379	64,643	69,886	72,547	77,919			
1981-1982	123,840	8,036	395	47,379	64,643	69,886	72,547	77,919					
1982-1983	124,301	7,342	474	64,643	69,886	72,547	77,919						
1983-1984	141,879	7,825	487	69,886	72,547	77,919							
1984-1985	141,964	8,626	1,038	72,547	77,919								
1985-1986	173,834	9,297	1,088	77,919									
1986-1987 (prévu)	190,057	10,073	1,159										

Les prévisions pour ce poste sont fondées sur le montant prévu de la réduction des primes qui sera accordée au gouvernement, en tant qu'employeur, pour les années en cause et sur le nombre d'employés et le niveau de leurs primes d'assurance-chômage.

Les coûts sont établis selon un effectif d'environ 250,000 fonctionnaires et 98,800 membres des Forces armées canadiennes et de la GRC, et 208,200 pensionnés.

Régimes d'assurance-maladie et autres pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Des régimes d'assurance-maladie protègent les ressortissants locaux employés dans les missions diplomatiques de quelque 39 pays. Le coût des primes peut être partagé avec les employés ou être payé en totalité par le gouvernement, selon l'usage local. En outre, un régime collectif d'assurance-vie à coûts partagés est offert aux employés recrutés sur place aux États-Unis.

Les dépenses relatives à cet élément sont fonction du nombre de régimes d'assurance en vigueur, du nombre d'employés assurés, du niveau des prestations fournies et de la mesure dans laquelle le gouvernement verse des contributions à l'égard du coût du régime. Ces régimes d'assurance ne sont pas assujettis aux dispositions de la Loi sur les restrictions salariales du secteur public. Les coûts sont calculés selon un effectif approximatif de 450 employés aux États-Unis et de 1,300 employés dans les autres pays.

Impôts provinciaux sur la masse salariale: En vertu des lois provinciales, le Québec et le Manitoba perçoivent un impôt équivalant à un certain pourcentage des salaires bruts payés par les employeurs à l'égard de tous les employés qui se présentent au travail à un établissement situé dans ces provinces. Le gouvernement a accepté de payer ces impôts pour le compte de ses employés, y compris les membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada.

Les dépenses faites à cette fin dépendent de quatre facteurs: l'existence ou l'adoption d'une loi provinciale levant des impôts sur la masse salariale des employés; le niveau de l'impôt provincial; les gouvernements qui acceptent de payer cette taxe; et le nombre d'employés fédéraux dans la province ainsi que le niveau de leur traitement. La Loi sur l'assurance-maladie du Québec établit un impôt de 3 pour 100; la Loi sur les prélèvements pour la santé et l'enseignement postsecondaire du Manitoba établit un impôt de 1.5 pour 100 que le gouvernement a commencé à payer en 1983-1984.

Assurances chirurgicale-médicale et autres : Le Parlement autorise le gouvernement à partager le coût des primes que doivent payer les employés pour être assurés en vertu du régime d'assurance-invalidité, du régime d'assurance pour les cadres de gestion de la Fonction publique, du régime d'assurance-revenu militaire et du régime collectif d'assurance-invalidité de longue durée de la GRC. Le gouvernement est aussi autorisé à partager le coût pour les employés et les pensionnés des primes qu'ils doivent payer pour être assurés en vertu du Régime d'assurance collective chirurgicale-médicale et de leur régime d'assurance-maladie provinciale en payant, le cas échéant, une partie du coût des primes ou en faisant des versements en argent aux employés lorsqu'il n'est pas perçu de telles primes.

Les régimes de prestations que l'État offre à ses employés tendent à correspondre à ceux fournis pas les autres employeurs afin d'attirer et de retenir les employés qui possèdent les qualifications requises. Les dépenses sont calculées selon les règlements et directives établis par le Conseil du Trésor. Pour expliquer comment les dépenses augmentent précisons que les primes d'assurance chirurgicale-médicale sont rajustées de façon actuarielle afin de garantir que les primes restent suffisantes pour financer les prestations, lesquelles directement dépendent du coût des soins médicaux et hospitaliers. Les primes d'assurance-invalidité de longue durée sont fondées sur le traitement assuré des employés et, en conséquence, augmentent en même temps que les traitements. C'est donc dire que les niveaux des dépenses augmentent de façon régulière simplement pour maintenir un niveau déterminé de prestations. L'attraction de nouveaux avantages pour offrir un ensemble de prestations permettant de mieux soutenir la concurrence accroîtrait aussi les dépenses.

Les dépenses prévues pour ce poste sont un regroupement des prévisions relatives à plusieurs régimes et à différents secteurs (fonctionnaires, membres des Forces armées et de la GRC, retraités, etc.). Les différents facteurs, qui sont fonction des caractéristiques particulières du régime. Ces facteurs comprennent le nombre de personnes assurées en vertu du régime et le taux annuel estimatif de "roulement", les niveaux des primes ou les taux des cotisations, l'évolution prévue de ces taux et les augmentations prévues des niveaux de salaires assurés, lorsque les coûts du régime sont liés aux salaires.

Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance chômage : La Loi sur l'assurance-chômage prévoit le paiement d'une prime réduite dans le cas des employés qui maintiennent certains niveaux de revenu pour leurs employés absents de leur travail pour cause de maladie, à condition qu'au moins les cinq douzièmes de la réduction soient remis aux employés. L'administration fédérale a droit à cette réduction en raison de ses politiques de congé de maladie et fait un paiement annuel en argent aux employés équivalant aux cinq douzièmes de la réduction accordée à l'employeur à l'égard de ces employés.

Section II
Analyse par activité

A. Assurance de la Fonction publique

Objectifs

Permettre le paiement de la part de l'employeur des primes d'assurance-maladie, d'assurance de sécurité du revenu et d'assurance-vie, les paiements aux régimes d'assurance-maladie provinciaux ou à leur égard, des impôts provinciaux sur la masse salariale et de la quote-part de l'employeur de la réduction des primes d'assurance-chômage.

Etat financier récapitulatif des ressources

L'activité « Assurance de la Fonction publique » représente 95.5 pour 100 du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1986-1987.

Tableau 3: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses			1986-1987		1985-1986		Prévu		Réal		1984-1985	
Assurances chirurgicale-médicale et autres	Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	Régimes d'assurance-maladie et autres pour les employés re-crutés sur place (à l'étranger)	1,159	77,919	72,547	69,886	221,514	279,208	256,766	221,514	26,739	194,775
Moins: Recettes à valoir sur le crédit			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables*			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	
Recettes des fonds renouvelables			279,208		256,766		221,514		279,208		26,739	
Moins: Recettes à valoir			31,408		25,211		231,555		247,800		26,739	

2. Mandat

Les principales autorisations en vertu desquelles le Conseil du Trésor exécute le programme sont la loi sur l'administration financière et la loi portant affectation de crédits de chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance a pour but de fournir la contribution du gouvernement à titre d'employeur aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés et pour les paiements effectués en vertu de certains régimes de pensions résiduels.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'activité: Le programme se compose de deux activités qui reflètent les différentes fins pour lesquelles les dépenses sont autorisées, à savoir les assurances de la Fonction publique et les pensions de la Fonction publique. L'activité «Pensions» n'englobe que certains régimes spécifiques financés par l'administration centrale, car les contributions aux régimes de prestations (par exemple, celles payables en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique) sont précisées dans le cadre des programmes particuliers de tous les ministères fédéraux.

Structure de l'organisation: Les coûts d'exécution de ce programme sont compris dans ceux de l'administration centrale du Programme de la Fonction publique. L'administration du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance incombe à la fois au secrétaire adjoint de la Division de la gestion des pensions et des projets spéciaux, qui relèvent tous deux du sous-secrétaire à la Direction à la politique du personnel.

Le Programme de cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance a pour but de permettre le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes d'assurance-maladie, de sécurité du revenu et des autres régimes d'assurance couvrant les employés dont le Conseil du Trésor est l'employeur désigné en vertu de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique ou des autres textes réglementaires.

Les régimes d'assurance actuels mettent les employés et leur famille à l'abri des pertes financières en cas de maladie, d'invalidité ou de décès en leur offrant une protection à des niveaux généralement comparables à la protection fournie par les autres employeurs canadiens. En outre, ce programme permet la fourniture de fonds pour les paiements périodiques obligatoires que le gouvernement, en tant qu'employeur, est tenu de faire en vertu des dispositions de la Loi sur l'assurance-chômage et des lois provinciales. Des contributions sont également versées à l'égard des coûts engagés par les pensionnés pour les régimes provinciaux et la protection supplémentaire d'assurance-maladie.

Le Programme prévoit aussi le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes de pension et de sécurité sociale auxquels les employés du gouvernement du Canada recrutés sur place à l'étranger sont assujettis, ainsi que les paiements stipulés dans des lois, notamment la Loi sur la mise au point des paiements et les anciennes lois sur la retraite.

Les régimes d'avantages sociaux de la Fonction publique qui se sont développés au fil des années ont été mis en oeuvre afin de maintenir la position concurrentielle de l'Etat sur le marché du travail. Certains régimes ont été instaurés par l'Etat à la suite de négociations et d'accords conclus avec les syndicats. D'autres régimes ont été instaurés afin de respecter les obligations imposées par les lois canadiennes ou pour tenir compte des lois et des pratiques locales dans le cas des employés recrutés sur place à l'étranger. Une fois ces régimes instaurés, les coûts qui s'y rattachent échappent, dans une large mesure, au contrôle de l'Etat. Les dépenses sont fonction des rajustements actuariels requis pour maintenir les avantages sociaux existants, de l'évolution du nombre des assurés, des augmentations décaissant des traitements, des révisions des avantages sociaux et, dans le cas des prestations des personnes au service du gouvernement canadien dans les pays étrangers, des variations des taux de change internationaux.

B. Examen du rendement financier

Tableau 2: Rendement financier 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985

Réel Budget principal Différence

Assurance de la Fonction
publique

221,514

226,153

(4,639)

Pensions de la Fonction
publique

7,348

10,579

(3,231)

228,862

236,732

(7,870)

Moins: Recettes à valoir
sur le crédit
Recettes des fonds
renouvelables

26,739

22,186

(4,553)

202,123

214,546

(12,423)

Explication de la différence: Le manque à payer d'environ 12 millions de dollars est le résultat net des différences suivantes:

- réduction des dépenses de 1'ordre de 8.7 millions de dollars au titre des régimes provinciaux d'assurance-maladie; réduction des dépenses de 1'ordre de 5.8 millions de dollars au titre du Régime d'assurance collective chirurgicale-médicale et d'autres régimes d'assurance; augmentation des dépenses de 1'ordre de 9.5 millions de dollars au titre de l'impôt sur la masse salariale pour l'assurance-maladie provinciale;
- réduction des dépenses de 1'ordre de 4.0 millions de dollars au titre des régimes d'assurance-maladie, de pension et de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place;
- augmentation des dépenses statutaires de 1'ordre de 1.1 million de dollars au titre des contributions non spécifiques de l'employeur versées en vertu de la Loi sur la pension de la fonction publique, d'autres lois de pension et de la Loi sur l'assurance-chômage; augmentation des recettes de 1'ordre de 4.5 millions de dollars.

A. Etat financier récapitulatif

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévu	1985-1986	Différence	Détails
---------------------	-----------	-------	-----------	------------	---------

Assurance de la Fonction publique	279,208	256,766	22,442	4-11
Pensions de la Fonction publique	11,739	10,579	1,160	4-15

290,947	267,345	23,602
---------	---------	--------

Moins: Recettes à valoir sur le crédit Recettes des fonds renouvelables	31,408	25,211	6,197
---	--------	--------	-------

259,539	242,134	17,405
---------	---------	--------

Les recettes sont reçues des fonds renouvelables conformément à la politique du Conseil du Trésor qui exige que les fonds renouvelables englobent la totalité des frais (y compris tous les frais directs, indirects et généraux) dans leurs comptes.

L'augmentation des dépenses en 1986-1987 par rapport aux prévisions de 1985-1986 est le résultat net des différences suivantes:

- augmentation nette de 6.5 millions de dollars des primes prévues pour les régimes provinciaux d'assurance-maladie; augmentation de 5.4 millions de dollars de l'impôt sur la masse salariale au titre de l'assurance-maladie provinciale; augmentation de 6.1 millions de dollars des coûts du régime d'assurance collective chirurgicale-médicale;
- augmentation de 4.4 millions de dollars des coûts des régimes d'assurance-invalidité; et
- augmentation de 1.2 millions de dollars des coûts des régimes de pension et de sécurité sociale des employés recrutés sur place.

Utilisation des crédits de 1984-1985

Utilisation réelle			
Budget			
Total des crédits			
Budgetaire			
\$			
\$			
\$			
Credit 15 - Contributions de l'Etat			
aux paiements et primes d'assurance			
chirurgicale-médicale et autres			
assurances et taxes, calculées et			
versées selon les prescriptions du			
Conseil du Trésor, en faveur des			
personnels décrites au crédit 124			
(Finances) de la Loi des subsides			
n° 6 de 1960, au crédit 85a			
(Finances) de la Loi des subsides			
n° 5 de 1963, et au crédit 20b			
(Finances) de la Loi des subsides			
n° 10 de 1964, et en faveur des			
personnes à leur charge; contribu-			
tion de l'Etat à des régimes de			
pensions et à des régimes de presta-			
tions de décès, d'assurance-maladie			
et d'autres régimes d'assurance et			
des programmes de sécurité sociale			
pour les employés engagés sur			
place à l'étranger et au régime			
d'assurance-hospitalisation (hors			
du Canada), et autoriser le paiement			
aux employés de leur part de la			
réduction des primes conformément			
au paragraphe 64(4) de la Loi de			
1971 sur l'assurance-chômage.			
Législatif - Versements en vertu de			
Lois antérieures sur la pension et la			
retraite et en vertu de la Loi sur la			
mise au point des pensions du service			
Législatif - Contributions de			
l'employeur non réparties en vertu de			
la Loi sur la pension de retraite de			
la Fonction publique et d'autres lois			
sur la pension de retraite et de la			
Loi sur l'assurance-chômage.			
414,718	414,718	470,000	
1,137,209	1,137,209		
202,123,482	215,627,927	214,546,000	
Total du programme			

Numéros	(dollars)	Budget principal
de		1986-1987
crédits		

Programme de contributions de l'employeur aux régime d'assurance

15 Contributions de l'Etat aux paiements et primes d'assurance chirurgicale-médicale et autres assurances et taxes, calculées et versées selon les prescriptions du Conseil du Trésor, en faveur des personnes décrites au crédit 124 (Finances) de la Loi des subsides n° 6 de 1960, au crédit 85a (Finances) de la Loi des subsides n° 5 de 1963, et au crédit 20b (Finances) de la Loi des subsides n° 10 de 1964, et en faveur des personnes à leur charge; contribution de l'Etat à des régimes de pensions et à des régimes de prestations de décès, d'assurance-maladie et d'autres régimes d'assurance et des programmes de sécurité sociale pour les employés engagés sur place à l'étranger et autoriser le paiement aux employés de leur part de la réduction des primes conformément au paragraphe 64(4) de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage

259,229,000

Programme par activité

(EN MILLIERS DE DOLLARS)		BUDGET PRINCIPAL 1986-1987					BUDGET PRINCIPAL 1985-1986	
		BUDGÉTAIRE	FONCTION- NEMENT	PAYEMENTS	TOTAL	MOINS: RECETTES A VALOIR SUR LE CRÉDIT	TOTAL	
ASSURANCES DE LA FONCTION PUBLIQUE	279,208	.....		279,208	31,408		247,800	231,555
PENSIONS DE LA FONCTION PUBLIQUE	11,429	310		11,739	....		11,739	10,579
	290,637	310		290,947	31,408		259,539	242,134

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$ 259,229,000 pour les contributions de l'employeur aux régimes d'assurance au cours de l'exercice financier 1986-1987. Les autres dépenses, évaluées à \$ 310,000, pour des paiements à certains régimes de pension, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)			
Budget 1986-1987	Budget principal 1985-1986		
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance			
259,229	241,722	Assurance de la Fonction publique	15
310	412	Pensions de la Fonction publique	(S)
Total du Programme		259,539	242,134

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

4-4

Extrait du volume II des Comptes publics

4-6

Section I

Aperçu du Programme

A. Etat financier récapitulatif 4-7

B. Examen du rendement financier 4-8

C. Données de base

1. Introduction 4-9

2. Mandat 4-10

3. Objectif du Programme 4-10

4. Plan d'exécution du Programme 4-10

Section II

Analyse par activité

A. Assurance de la Fonction publique 4-11

B. Pensions de la Fonction publique 4-15

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Analyse des coûts 4-18

Programme de contributions
de l'employeur aux
régimes d'assurance
Plan de dépenses

1986-1987

B. Projets de création d'emplois

Objectif

Fournir des fonds pour les projets admissibles, approuvés pendant l'année financière, qui favorisent la stratégie de création d'emplois du gouvernement.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 2: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Programme d'emploi d'été des étudiants et placement des jeunes		
<hr/>		
Budget des dépenses	1986-1987	205,000
	Prévu*	15,000
	1984-1985	170,000

*Budget des dépenses tel que déposé au Parlement. En 1985-1986 175.8 millions de dollars ont aussi été prévues pour la création directe d'emplois dans le Budget des dépenses supplémentaire (A) sous Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada.

Etant donné la nature de cette activité, les dépenses ne sont pas imputées directement sur ce compte. Au cours de l'année, tous les fonds font l'objet d'un transfert afin de suppléer les autres crédits.

Description

L'activité «Projets de création d'emplois» assure le financement des programmes d'emploi d'été pour étudiants et d'autres programmes approuvés de perfectionnement de la main-d'oeuvre.

Pour plus de précisions au sujet du rendement, consulter la Partie III, Emploi et Immigration Canada, Programme d'emploi et d'assurance, Programmes de mise en valeur des ressources humaines.

On prévoit que les besoins de fonds pour les éventualités resteront proches de leur niveau normal de un pour cent du Budget des dépenses principal approuvé.

Tableau 1 : Comparaison des ressources avec les dépenses prévues dans le Budget des dépenses principal (en millions de dollars)

1986-1987		1985-1986	1984-1985
Dépenses budgétaires votées	37,550	36,910	36,830
Eventualités du gouvernement	350	340	315
% des dépenses budgétaires	0.9	0.9	0.9

A. Eventualités du gouvernement

Objectif

Fournir des fonds pour faire face à l'augmentation des dépenses salariales découlant des conventions négociées et non négociées et des autres besoins relatifs à la paie non compris dans le Budget des dépenses du Ministère, ainsi que pour les dépenses urgentes de toutes sortes qui ne peuvent pas être prévues au moment où le Budget des dépenses est établi.

Etat récapitulatif des ressources

Etant donné la nature de cette activité, les comptes de fin d'année indiquent toujours un niveau de dépenses de zéro. Toutes les affectations provenant du crédit des eventualités au cours de l'année ont été, à la fin de l'année, soit remboursées au moyen d'un Budget des dépenses supplémentaire, soit transférées afin de compléter d'autres crédits aux fins de rajustements salariaux. Tout solde restant tombe en annulation à la fin de l'année financière.

Description

Le niveau des fonds requis pour les eventualités du gouvernement est déterminé en fonction de l'ampleur et de la complexité des dépenses gouvernementales approuvées, de l'étendue du contrôle du Parlement sur la réaffectation discrétionnaire des dépenses approuvées par l'exécutif, et du niveau et du taux d'augmentation des traitements de la Fonction publique.

Depuis l'instauration de la structure actuelle des crédits en 1970-1971, on a jugé qu'un montant d'environ un pour cent de la totalité de tous les crédits budgétaires du Budget des dépenses principal constituait un niveau satisfaisant et un montant jugé acceptable par le Parlement.

La fourniture de fonds par le Parlement aux fins des éventualités du gouvernement pour payer diverses dépenses imprévues contribue à la conduite efficace et harmonieuse des activités du gouvernement, en donnant à l'exécutif la latitude et la souplesse voulues pour répondre rapidement aux dépenses urgentes qui s'imposent, tout en maintenant le principe du contrôle des dépenses par le Parlement et de la responsabilité financière du pouvoir exécutif.

2. Efficacité du Programme

Projets de création d'emplois: Le niveau de financement des initiatives visant à créer des emplois d'éte est établi par le Cabinet dans le cadre de la stratégie globale de création d'emplois du gouvernement.

Eventualités du gouvernement: Le système de gestion des secteurs de dépenses et, en particulier, la gestion des réserves sectorielles par les comités de politique et le calendrier des approbations des nouvelles dépenses, constituent un facteur important pour déterminer le niveau de financement des éventualités du gouvernement. On propose souvent le ne peuvent pas figurer dans le Budget des dépenses principal parce qu'il n'y a pas de définition spécifique à leur égard à ce moment-là.

1. Contexte

B. Perspective de planification

Structure de l'organisation: Les frais d'exécution de ce programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique. C'est le Conseil du Trésor qui prend les décisions concernant l'affectation des fonds du crédit des éventualités ainsi qu'aux fins spéciales de création d'emploi. C'est le sous-secrétaire de la Direction des programmes qui est chargé de faire appliquer ces décisions.

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour but de permettre le financement des postes qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'on établit le Budget des dépenses principal. Ils servent en outre à financer les programmes d'emploi spéciaux qui sont coordonnés par le Conseil du Trésor en attendant l'affectation définitive des fonds. Ces fonds sont fournis pour compléter tous les programmes gouvernementaux.

À l'exception des rajustements de traitements, les affectations faites sur le crédit des éventualités sont recouvrées des ministères au moyen des budgets supplémentaires déposés ultérieurement et approuvées par le Parlement. Le crédit des éventualités est un mécanisme à financer qui permet aux ministères et organismes d'entreprendre la mise en oeuvre des décisions de principe urgentes du Cabinet. Les montants affectés pour les rajustements salariaux ne sont pas récupérés des ministères et organismes, mais restent un supplément au crédit accordé pour le paiement des dépenses.

2. Mandat

Les principales autorisations législatives sont la Loi sur l'administration financière et la Loi portant affectation de crédits pour chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financés par l'administration centrale ont pour objectif de fournir des fonds pour les dépenses urgentes et imprévues qui surviennent après le dépôt du Budget des dépenses principal et pour les programmes gérés par l'Administration centrale.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le programme comprend deux activités qui reflètent les différentes fins pour lesquelles le financement est demandé: les éventualités du gouvernement et les initiatives en vue de la création d'emplois.

Utilisation des crédits de 1984-1985

Budget	Total des crédits	Utilisation réelle
Budget principal		
\$	\$	\$

Crédit 5 - Eventualités du

gouvernement - Sous réserve de

l'approbation du Conseil du

Treasury, pour ajouter des sommes

à d'autres crédits relativement

à la feuille de paie et à

d'autres besoins et pour payer

diverses menues dépenses impré-

vises auxquelles il n'est pas

autrement pourvu, y compris les

primes attribuées en vertu de la

Loi sur les inventions des

fonctionnaires; autorisation de

ré-employer toutes les sommes

affectées à des besoins autres

que ceux de la feuille de paie,

tirées sur d'autres crédits et

versées au présent crédit

Crédit 10 - Projets de création

d'emplois - Sous réserve de

l'approbation du Conseil du

Treasury, pour ajouter des sommes

à d'autres crédits et fournir

des ressources en vue de couvrir

les frais se rapportant au place-

ment de personnes et aux emplois

et aux activités d'être pour les

étudiants

170,000,000

-

-

Total du programme

485,000,000

287,478,241

-

L'objet de ces crédits est d'ajouter des sommes à d'autres crédits et de fournir des ressources conformément au libellé du crédit. Le total des crédits représente le solde des fonds après virement à d'autres crédits dont le montant est périmé en fin d'exercice. Comme il est fait état du montant des fonds visés dans ces crédits, l'utilisation réelle est égale à 0.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées

Números de créditos (dollars)
Budget principal 1986-1987

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financiers par l'administration centrale

350,000,000

Eventualités du gouvernement - Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits relativement à la feuille de paye et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu, y compris les primes attribuées en vertu de la loi sur les inventions des fonctionnaires; autorisation de ré-employer toutes les sommes affectées à des besoins autres que ceux de la feuille de paye, tirées sur d'autres crédits et versées au présent crédit

10

205,000,000

Projets de création d'emplois - Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits et fournir des ressources en vue de couvrir les frais se rapportant au placement de personnes et aux emplois et aux activités d'été pour les étudiants

Programme par activité

(en milliers de dollars) Budget principal 1986-1987

Budgétaire

Total

Fonctionnement

Budget principal 1985-1986

Eventualités du

gouvernement
Projets de création
d'emplois

350,000

350,000

340,000

205,000

205,000

15,000

555,000

555,000

355,000

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$ 350,000,000 pour les éventualités du gouvernement et \$ 205,000,000 pour les projets de création d'emplois financés par l'administration centrale au cours de l'exercice financier 1986-1987.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
----------------------------------	----------------------------	----------------------------

Programme des éventualités
du gouvernement et
programmes financés par
l'administration centrale

5	Eventualités du gouvernement	350,000	340,000
10	Projets de création d'emplois	205,000	15,000

Total du Programme		555,000	355,000
--------------------	--	---------	---------

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 3-4

Extrait du volume II des Comptes publics 3-6

Section I

Aperçu du Programme

A.	Données de base	3-7
1.	Introduction	3-7
2.	Mandat	3-7
3.	Objectif du Programme	3-7
4.	Plan d'exécution du Programme	3-7
B.	Perspective de planification	3-8
1.	Contexte	3-8
2.	Efficacité du Programme	3-8

Section II

Analyse par activité

A.	Éventualités du gouvernement	3-9
B.	Projets de création d'emplois	3-11

Programme des éventualités du
gouvernement et des programmes
financés par l'administration
centrale
Plan de dépenses
1986-1987

B. Analyse des coûts

Tableau 12: Coût du Programme pour 1986-1987 (en milliers de dollars)

Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique				
Dépenses brutes de fonctionnement pour 1986-1987	Moins* recettes	Plus** autres coûts	Coût total 1986-1987	Coût total net en 1985-1986
62,570	2,800	8,234	68,004	64,535

* Recettes de provenances diverses.
** Services fournis sans frais par les autres ministères.

2. Dépenses en personnel

Tableau 11 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement		Provision pour le traitement
	84-85	actuelle	1986-1987
Gestion	153	148	131
Sciences et professions	39	44	33
Administration et service extérieur	350	355	374
Technique	14	12	13
Soutien administratif	206	218	216
		12,665 - 37,130	22,900

Note: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Cette répartition pourra varier en fonction du nombre exact de gestionnaires qui prendront leur retraite en vertu du programme de retraite anticipée facultative de la catégorie de la gestion. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle des traitements de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 10: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Personnel	35,115	34,182	32,538
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4,911	4,780	4,899
Autres frais touchant le personnel	2	2	50
	40,028	38,964	37,487
Biens et services			
Transports et communications	1,173	1,068	867
Information	2,096	1,746	1,533
Services professionnels et spéciaux	10,586	8,413	7,739
Location	248	241	181
Achat de services de réparation et d'entretien	88	40	64
Services publics, fournitures et approvisionnements	303	241	247
Services administratifs (Finances)	7,855	6,972	6,485
Toutes autres dépenses	35	369	349
	22,384	19,090	17,465
Total des frais de fonctionnement	62,412	58,054	54,952
Capital	....	....	643
Paiements de transfert	158	153	148
Total des dépenses	62,570	58,207	55,743

Les prévisions indiquées à l'égard de 1985-1986 correspondent aux montants déclarés au départ dans le Budget des dépenses principal. Depuis lors, le gouvernement a ordonné au Secréariat de ne pas utiliser \$ 354,200, dans le cadre des réductions de dépenses dans la fonction publique.

Objectif

Fournir des directives aux cadres de la haute direction, ainsi que des services d'information, financiers, administratifs et de personnel au Secrétariat.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 9: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987		1985-1986		1984-1985	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Administration	14,445	152	13,392	157	13,299	169

Description

Cette activité comprend une provision pour les bureaux du président, du secrétaire, la Division des services intégrés, la Division des communications et la Direction de l'administration.

La Division des services intégrés fournit des services de planification et de coordination aux gestionnaires du Secrétariat.

La Division des communications assure au Secrétariat et au Bureau du Contrôleur général des services de rédaction, de révision et de consultation en ce qui concerne les discours, les communications de presse, les publications, les relations publiques et les stratégies en matière de communications.

La Direction de l'administration assure conjointement les services financiers, administratifs et de personnel dont ont besoin le Secrétariat du Conseil du Trésor, le Bureau du Contrôleur général et le ministère des Finances.

Aider le groupe de travail ministériel chargé de la privatisation des sociétés d'Etat à atteindre, de façon coordonnée et méthodique, celles ne répondant plus à un objectif d'intérêt public et fournir un bassin centralisé de spécialistes qui pourront aider les autres ministères fédéraux à privatiser les sociétés qui relèvent d'eux.

État récapitulatif des ressources

Tableau 8 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987	A-P	\$	2,354	Administration
Prévu	1985-1986	A-P	\$	13	
Réel	1984-1985	A-P	\$	-	
				-	
				-	
				-	

Description

La formation d'un groupe de travail ministériel spécial a été annoncée dans le budget du 23 mai 1985. On y avait également annoncé qu'un secrétaire spécial serait mis sur pied pour appuyer le groupe de travail. Le Chef du secrétariat relève du président du Conseil du Trésor qui préside le groupe de travail ministériel.

Évaluation et vérification : élabore et tient à jour des systèmes d'information et des procédures administratives, veille au respect des dispositions obligatoires de la politique, définit les indicateurs de rendement, évalue les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs du gouvernement et donne des conseils aux ministères, aux organismes et aux sociétés d'État au sujet de la gestion des données, de la vérification et de l'évaluation du Programme des langues officielles.

Gestion : englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la direction et la liaison avec les provinces et les groupes qui parlent les langues officielles.

Elaboration et révision des politiques : élabore et révise les politiques relatives au matériel, aux biens immobiliers, aux services et aux systèmes de gestion de l'information; elle est aussi chargée de l'élaboration des politiques administratives relatives à la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels.

Mise en oeuvre et examen des politiques : examine les présentations envoyées par les ministères au Conseil du Trésor, surveille certaines politiques et tient à jour le système d'information sur les présentations de la Direction.

Planification et évaluation : examine certaines politiques pendant un cycle de cinq ans et, le cas échéant, effectue des études spéciales; publie aussi le Manuel de la politique administrative et donne des conseils aux ministères au sujet des analyses des répercussions socio-économiques des nouveaux règlements importants du gouvernement relatifs à l'hygiène, à la sécurité et à l'équité.

Primes d'encouragement : comprend le Secrétariat des primes d'encouragement qui est chargé de l'exécution du Programme des primes d'encouragement dans la Fonction publique.

Gestion : englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la Direction.

D. Politique administrative

Objectif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes administratifs et d'information, afin de garantir la probité et la prudence dans l'acquisition et l'utilisation du matériel et des services requis pour fournir un appui efficace aux programmes gouvernementaux.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 6: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987				1985-1986				1984-1985	
	Prévu				Prévu				Réal	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Elaboration et révision des politiques	2,149	31	2,243	33	2,017	32				
Mise en oeuvre et examen des politiques	3,634	38	2,580	30	2,867	29				
Planification et évaluation	979	14	947	14	841	13				
Primes d'encouragement	283	3	708	5	602	5				
Réforme de la réglementation	-	-	746	10	703	9				
Gestion	184	3	168	3	163	3				
	7,229	89	7,392	95	7,193	91				

Description

Cette activité incombe à la Direction de la politique administrative, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend cinq sous-activités:

Politique et coordination: élabore, applique et tient à jour les politiques relatives aux relations patronales-syndicales dans la fonction publique fédérale, ayant trait notamment au cadre législatif de la négociation collective, la rémunération, les employés exclus et désignés, la discipline, la formation en relations de travail et l'établissement de la rémunération du personnel des Forces canadiennes et de la GRC.

Information et analyse: recommande et met à jour des systèmes d'information; fait des recherches sur la rémunération et des analyses connexes; fournit des renseignements et des services analytiques sur les dépenses afférentes à la rémunération et la compensation de l'effectif de la fonction publique.

Gestion: englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la Direction.

C. Relations de travail

Objectif

Elaborer et appliquer les politiques visant à améliorer les relations entre l'employeur et les employés de la Fonction publique fédérale.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 5: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1986-1987	1985-1986	1984-1985
\$	A-P	\$
A-P		A-1

Négociations et arbitrage	2,759	40	2,641	41	2,485	40
Politique et coordination	657	11	630	11	576	11
Information et analyse	2,564	32	2,095	32	1,897	32
Gestion	360	6	345	6	357	6
	6,340	89	5,711	90	5,315	89

À la suite de la réorganisation de la Direction, la structure des sous-activités a été modifiée pour 1986-1987. Les montants indiqués à l'égard de 1985-1986 et 1984-1985 ont été rajustés aux fins de comparaison.

Description

Cette activité incombe à la Direction des relations de travail, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités:

Négociations et arbitrage: négocie, interprète et applique les conventions collectives de la Fonction publique fédérale, élabore et applique les propositions visant à améliorer le processus de négociation collective; fait appliquer le processus de règlement des griefs au palier de la sentence arbitrale; donne des conseils aux ministères en matière de discipline et effectue des analyses sur la rémunération.

Cette activité incombe à la Direction de la politique du personnel, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend six sous-activités:

Gestion du personnel en général: élabore et met en oeuvre des politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant la santé et la sécurité, les avantages sociaux et la rémunération du personnel de direction et de gestion; est aussi responsable d'une partie du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance.

Pensions et projets spéciaux: élabore, met en oeuvre et gère les politiques et les programmes relatifs aux pensions, ainsi que des projets spéciaux, le cas échéant; est aussi responsable d'une partie du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance.

Classification, systèmes d'information sur les ressources humaines et paye: élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils sur les questions relatives aux systèmes et normes de classification, à la formation du personnel chargé de la classification, à l'élaboration des politiques d'administration de la paye et des systèmes d'information sur le personnel de toute la fonction publique, pour aider le Conseil du Trésor et les ministères à gérer la fonction de personnel.

Ressources humaines: élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant les programmes d'action positive, les droits de la personne, les programmes de formation, la planification des ressources humaines, les pratiques de gestion innovatrices et l'équité en matière d'emploi dans les sociétés d'État.

Planification, évaluation et élaboration des politiques: gère le processus de planification générale et stratégique; évalue et examine les politiques et les programmes en matière de personnel; surveille et coordonne les activités relatives à l'élaboration des politiques; élabore des stratégies de communication des politiques aux ministères; est aussi chargé du Programme d'affectations temporaires.

Gestion: comprend le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités, y compris la fonction d'évaluation des programmes de la Direction.

B. Gestion du personnel

Objectif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes en matière de personnel ainsi que les conditions d'emploi nécessaires pour permettre aux gestionnaires de gérer les ressources humaines requises pour exécuter les programmes gouvernementaux.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 4 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987			1985-1986			1984-1985		
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$
Gestion du personnel en général	3,675	53	3,692	55					
Pensions et projets spéciaux	960	16	933	16					
Classification, systèmes d'information en ressources humaines et paie	7,020	64	6,759	66					
Ressources humaines	1,867	29	1,872	30					
Planification, de l'évaluation et du développement de	1,119	18	1,089	18					
Gestion politique	420	5	412	5					
	15,061	185	14,757	190	15,287	197			

Suite à la réorganisation de la Direction, la structure des sous-activités a été modifiée pour 1986-1987. Les montants prévus en 1985-1986 ont été rajustés aux fins de comparaison, mais on ne connaît pas les dépenses réelles engagées en 1984-1985 d'après la nouvelle structure des sous-activités.

Cette activité incombe à la Direction des programmes, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités :

Analyse des programmes : analyse les programmes et examine les plans opérationnels pluriannuels afin de conseiller le Conseil du Trésor au sujet de la répartition des ressources; communiquant aux ministères, organismes et sociétés d'Etat les politiques, directives et décisions émanant du Conseil du Trésor qui influent sur l'utilisation et le niveau des ressources.

Analyse des dépenses et prévisions budgétaires : tient à jour la comptabilité des dépenses du gouvernement, fournit un soutien technique en matière de budget et de systèmes de traitement électronique des données; fournit des instructions aux ministères au sujet de la préparation des plans opérationnels pluriannuels (POP) et des présentations relatives au budget des dépenses principal et supplémentaire.

Sociétés d'Etat : offrent un service commun au Secrétariat du Conseil du Trésor et au ministère des Finances, examinent les exigences financières et l'évolution des politiques et de la législation visant ces sociétés et leur filiales et présentent des avis sur ces questions.

Gestion : comprend le bureau du sous-secrétaire, lequel fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités de la direction.

Section II
Analyse par activité

A. Gestion des dépenses

Objectif

À partir d'une analyse des plans et programmes du Ministère et dans le cadre du système de gestion des secteurs de dépenses, recommander au gouvernement l'acceptation ou la modification des propositions spécifiques relatives aux dépenses, afin:

- de tenir compte de l'ordre de priorité que le gouvernement attribue aux objectifs;
- d'accroître l'efficacité des programmes actuels et envisagés;
- d'utiliser de façon plus efficace les années-personnes, les installations, l'équipement, le matériel et les approvisionnements destinés à l'exécution des programmes;
- de dresser le Budget des dépenses en vue de son approbation par le Parlement.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 3: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1986-1987	A-P	\$	A-P	\$	A-P	1984-1985
Analyse des programmes Analyse des dépenses et prévisions budgétaires Sociétés d'Etat Gestion	4,340	69	4,494	75	4,239	73	
	3,398	45	3,327	46	3,191	46	
	2,902	42	2,868	43	1,506	23	
	1,375	14	1,184	14	995	14	
	12,015	170	11,873	178	9,931	156	

promulguées le 1^{er} septembre 1984. La Direction générale des sociétés d'Etat a été établie en 1984 afin de faire appliquer la nouvelle législation et de fournir des analyses approfondies et des avis sur les questions qui concernent ces sociétés.

Action positive: Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé les plans triennaux d'action positive présentés par 41 ministères et étudieront ceux des cinq derniers ministères au début de 1986. En outre, des mesures spéciales sont toujours en vigueur afin d'accroître la représentation des femmes, des autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

Groupe de travail chargée de l'informatique: Ce groupe de travail a commencé ses travaux en août 1983, notamment dans les 5 domaines suivants: politiques administratives, planification stratégique, questions relatives aux ressources humaines, productivité, organisation et gestion. Le groupe de travail a cessé ses activités le 30 juin 1985 et, le 5 septembre suivant, le Conseil du Trésor a approuvé un précis et un plan d'action afin de mettre en oeuvre les recommandations de son rapport final. La mise en oeuvre du plan d'action est amorcée. Le groupe de travail a terminé son mandat sans dépasser son budget initial de 2,2 millions de dollars et de 24 années-personnes.

Gestion des ressources humaines: Au début de 1985-1986, le président a annoncé que le gouvernement avait approuvé un système de conventions collectives cadres, un régime de soins dentaires, un régime révisé de pension et une politique améliorée de réaménagement des effectifs. Ces réalisations visent à favoriser des rapports harmonieux avec les syndicats de la fonction publique et à améliorer les relations entre l'employeur et les employés dans la fonction publique fédérale. Les syndicats sont également consultés en ce qui concerne la modification de la loi sur les relations de travail dans la fonction publique, les droits politiques des fonctionnaires et la parité salariale pour des fonctions équivalents. Les travaux de perfectionnement du système de gestion du personnel ont continué. Par ailleurs, la mise en oeuvre du système de gestion des ressources humaines a été approuvée et on a procédé à la révision intégrale des politiques du personnel, de concert avec les ministères, afin de cerner les possibilités de déreglementation et de préciser les éléments relatifs à l'obligation de rendre compte.

4. Efficacité du Programme

Le principal moyen d'évaluer l'efficacité des programmes est de mesurer la pertinence des politiques approuvées dans les domaines de la gestion du personnel, des langues officielles et de la gestion du matériel et des services. Ces politiques sont continuellement examinées pendant l'évaluation officielle des programmes du Secrétariat et les consultations connexes avec les agents d'autres ministères et organismes.

C. Perspective de planification et rétrospective des rendements

1. Contexte

Le Conseil du Trésor, en tant que gestionnaire général et employeur de la Fonction publique, donne suite aux priorités de l'Etat qui traduisent les préoccupations socio-économiques du pays.

2. Initiatives

Les travaux que le Secrétariat entreprendra en 1986-1987 touchent les domaines suivants:

Privatisation des sociétés d'Etat: Etabli en mai 1985, le Secrétariat de la privatisation seconde le Groupe de travail ministériel chargé de la privatisation des sociétés d'Etat. Le Secrétariat conseille les membres du groupe de travail durant l'examen en cours des sociétés détenues par l'Etat.

Accroissement des pouvoirs et de l'obligation de rendre compte: Afin d'améliorer la gestion de la fonction publique, on déléguera davantage de pouvoirs et, parallèlement, on perfectionnera les mécanismes relatifs à l'obligation de rendre compte de la gestion des dépenses, de la gestion du personnel, de l'application de la politique administrative et de celle des langues officielles.

Politique administrative: Des mesures seront prises afin de mettre en oeuvre les décisions du gouvernement découlant de recommandations du Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes. L'orientation pertinente sera précisée afin d'accroître l'efficacité de la gestion de l'information dans l'administration fédérale.

3. Etat d'avancement des initiatives déjà annoncées

Révision du Budget des dépenses principal: Durant 1984-1985, le Secrétariat a révisé la présentation et la teneur de la Partie II du Budget des dépenses principal. Ainsi, une nouvelle partie II a été déposée au Parlement pour la première fois en février 1985, à l'égard de l'exercice 1985-1986. Elle insiste davantage sur la justification des besoins des crédits en fonction des objectifs des programmes et des activités grâce auxquelles ces objectifs seront atteints. Les renseignements plus détaillés, comme le coût des biens et des services requis, la liste des projets d'immobilisations et les besoins en personnel figurent dorénavant dans les Parties III. En outre, des mesures ont été prises en 1985-1986 afin de réviser la présentation des données relatives aux sociétés d'Etat dans la Partie II du Budget des dépenses principal de 1986-1987.

Groupe de travail sur les sociétés d'Etat: Ce groupe de travail a été dissous en mai 1984. Des modifications pertinentes à la Loi sur l'administration financière, prévoyant un accroissement du contrôle et de l'obligation de rendre compte des sociétés d'Etat, ont été

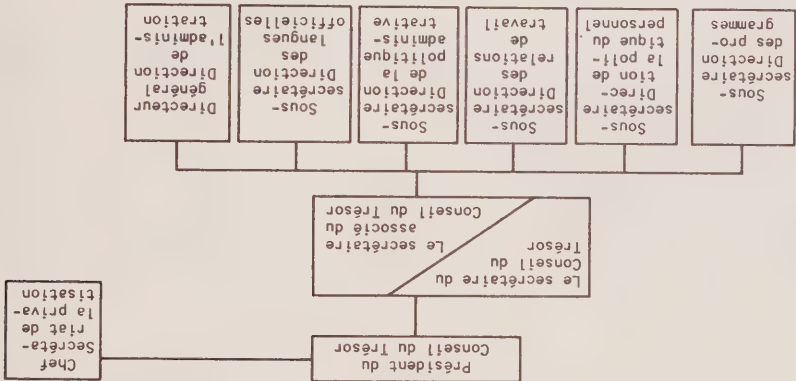
Tableau 2: Rendement financier 1984-1985
(en milliers de dollars)

1984-1985			
	Réel	Budget principal	Différence
Gestion des dépenses	9,931	10,120	(189)
Gestion du personnel	15,287	15,614	(327)
Relations de travail	5,315	5,479	(164)
Politique administrative	7,193	7,425	(232)
Langues officielles	4,718	4,920	(202)
Administration centrale	13,299	12,828	471
	55,743	56,386	(643)
Années-personnes	767	767	

Explication de la différence: Les \$ 643,000 non utilisés représentent 1,1 % du budget des dépenses principal et résulte d'une baisse d'environ \$ 700,000 des dépenses engagées au titre de l'information, de \$ 300,000 des frais afférents aux experts conseils et à d'autres services professionnels, de \$ 400,000 des dépenses d'information et de \$ 491,000 d'autres dépenses de fonctionnement. En contrepartie, les dépenses en capital ont augmenté de \$ 643,000 et les dépenses afférentes aux bénéfices sociaux et aux indemnités des employés ont grimpé de \$ 605,000.

La Direction de l'administration fournit des services communs au Secrétariat, au Bureau du Contrôleur général et au ministère des Finances. Les fonds inscrits sous cette rubrique comprennent les frais du bureau du président et du secrétaire, des Services intégrés, de la Division des communications, des services de soutien direct et de la part des services administratifs assumée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Tableau 1: Ressources requises, par service et par activité, pour 1986-1987 (en milliers de dollars)



Années- personnes En milliers de dollars	170	185	89	6,340	7,229	89	64	5,126	14,445	152	2,354	62,570
---	-----	-----	----	-------	-------	----	----	-------	--------	-----	-------	--------

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique fournit les ressources humaines et financières pour toutes les activités du Secrétariat. Ce dernier aide le Conseil du Trésor à examiner et à approuver les politiques, lignes directrices et directives qui régissent la gestion de la Fonction publique et les présentations soumises par les ministères et organismes particuliers.

2. Mandat

Les principales autorisations législatives du Conseil du Trésor reposent sur la Loi sur l'administration financière et sur la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Le Conseil est aussi autorisé par le gouverneur en conseil à mettre en oeuvre certaines dispositions de la Loi sur les langues officielles en ce qui a trait à la Fonction publique, de la Loi sur la pension de la Fonction publique, de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires et des autres lois sur les pensions de retraite. En outre, plusieurs autres lois confèrent des responsabilités au Conseil, généralement dans le cadre d'un processus d'approbation.

3. Objectif du Programme

Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique a pour objectif d'aider le Conseil du Trésor dans l'exécution de ses responsabilités légales en ce qui touche la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'État.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique comprend sept activités: la gestion des dépenses, la gestion du personnel, les relations de travail, la politique administrative, les langues officielles, le secrétariat de la privatisation et l'administration du Ministère.

Structure de l'organisation: Le tableau I montre les rapports de subordination des six directions avec le Secrétariat et les ressources qui y rattachent. Les directions et la structure des activités ont des rapports d'égal à égal.

Utilisation réelle	Total des crédits	Budget principal	Budgetaire	
			\$	\$
			Crédit 1 - Dépenses du Programme, y compris les paie- ments aux fonctionnaires retraités et à la succession des fonctionnaires décédés lorsqu'une prime à l'initiative ou au mérite a été approuvée, paiements accordés en vertu du Régime des primes d'encourage- ment de la Fonction publique du Canada et subventions inscrites au Budget	
			52,106,100	52,110,962
			Législatif - Président du Conseil du Trésor - traitement et allocation pour automobile	
			40,500	41,683
			Législatif - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	
			4,239,000	4,899,000
			56,385,600	57,051,645
			Total du programme	
			55,742,941	55,742,941

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées

Numéros de crédits	(dollars)	Budget principal 1986-1987
--------------------------	-----------	-------------------------------

Programme relatif à l'administration
centrale de la Fonction publique

Administration centrale de la Fonction
publique - Dépenses du Programme et
subventions inscrites au Budget

1

57,619,000

Programme par activité

(en milliers de dollars) Budget principal 1986-1987

Années- personnes	Fonction- Paielements	de transfert
Budgétaire	Total	Budget principal 1985-1986

Gestion des dépenses	170	12,015	....	12,015	11,873
Gestion du personnel	185	15,061	....	15,061	14,757
Relations de travail	89	6,340	....	6,340	5,711
Politique					
administrative	89	7,229	....	7,229	7,392
Langues officielles	64	5,126	....	5,126	5,082
Secrétariat de la					
privatisation	13	2,354	....	2,354	....
Administration					
centrale	152	14,287	158	14,445	13,392

	762	62,412	158	62,570	58,207
--	-----	--------	-----	--------	--------

Années-personnes
autorisées 1985-1986

777

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$ 57,619,000 à l'appui du Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique 1986-1987. Les autres dépenses, évaluées à \$ 4,951,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés et le traitement ainsi que l'allocation pour automobile du Président, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget 1986-1987	Budget principal 1985-1986
1	Dépenses du Programme	57,619	53,385
(S)	Président du Conseil du Trésor - Traitement et allocation pour automobile	40	42
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4,911	4,780
Total du Programme		62,570	58,207

Extrait de la Partie II du Budget des dépenses	2-4
Extrait du volume II des Comptes publics	2-6

Section I

Aperçu du Programme

A. Données de base	2-7
1. Introduction	2-7
2. Mandat	2-7
3. Objectif du Programme	2-7
4. Plan d'exécution du Programme	2-7
B. Examen du rendement financier	2-9
C. Perspective de planification et rétrospective des rendements	
1. Contexte	2-10
2. Initiatives	2-10
3. État d'avancement des initiatives déjà annoncées	2-10
4. Efficacité du Programme	2-11

Section II

Analyse par activité

A. Gestion des dépenses	2-12
B. Gestion du personnel	2-14
C. Relations de travail	2-16
D. Politique administrative	2-18
E. Langues officielles	2-20
F. Secrétariat de la privatisation	2-22
G. Administration du Ministère	2-23

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article	2-24
1. Dépenses par article	2-25
2. Dépenses en personnel	2-26
B. Analyse des coûts	

Programme relatif à
l'administration centrale
de la Fonction publique
Plan de dépenses

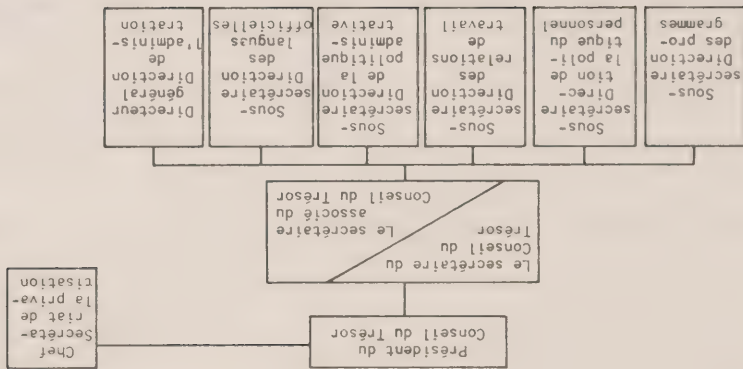
1986-1987

Tableau 2: Plan de dépenses du ministère par programme, 1986-1987 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987				1985-1986		Différence		Détails	
				Prévu		\$		% à la page	
Administration centrale de la fonction publique	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	555,000	355,000	200,000	56.3	3-3	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	Programme d'affectations temporaires	5-3
Total des dépenses budgétaires	877,858	656,066	221,792	33.8					

Programme d'affectations temporaires: Ce programme fournit une équipe de cadres et de hauts fonctionnaires pour l'exécution de tâches temporaires fortement prioritaires dans les autres ministères et organismes moyennant la récupération des coûts.

Tableau 1: Rapport entre l'organisation et les dépenses des programmes en 1986-1987 (en milliers de dollars)



Administration	Fonction centrale	Fonction publique	Programme des éventualités du gouvernement et des programmes financés par l'administration centrale	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	Programme d'affections temporaires
12,015	15,061	6,340	7,229	5,126	14,445
2,354	62,570	2,354	555,000	259,539	749
567,015	275,349	6,340	7,229	5,126	14,445
Total	567,015	275,349	6,340	7,229	5,126

Rôle et responsabilités

Le Conseil du Trésor est un comité du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il est composé du président du Conseil du Trésor, du ministre des Finances et de quatre autres ministres nommés de temps à autre par le gouverneur en conseil.

Le Secrétaire du Conseil du Trésor dirige par le secrétaire est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor. Le deuxième organisme est le Bureau du Contrôleur général du Canada. Ces deux organismes relèvent du président du Conseil du Trésor.

Le Secrétaire du Conseil du Trésor est l'organe administratif du Conseil du Trésor. Le Secrétaire fonctionne en vertu des pouvoirs généraux conférés par les articles 3 à 7 de la Loi sur l'administration financière ainsi que d'autres lois; il seconde le Conseil du Trésor en tant que gestionnaire général et employeur de la Fonction publique. À ce titre, le Secrétaire édicte des politiques, directives et règlements en ce qui a trait à la gestion des ressources financières, humaines et matérielles et s'intéresse aux initiatives, questions et activités qui touchent tous les secteurs de dépenses du gouvernement.

Organisation et programmes du Ministère

Le Secrétaire du Conseil du Trésor comprend cinq directions et quatre programmes. Le présent plan de dépenses du Ministère décrit ces programmes en détail. Voici une brève description de chacun d'eux:

Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique:

Ce programme comprend sept activités, dont six ont pour objet de dispenser des conseils et d'élaborer des politiques dans les domaines de la gestion des dépenses, de la gestion du personnel, de la politique administrative, des langues officielles et de la privatisation, alors que la septième assure l'administration du Ministère. Il fournit aussi les ressources nécessaires pour l'application des trois autres programmes du Secrétaire.

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale: Ce programme fournit des fonds pour compléter d'autres crédits se rapportant aux charges salariales et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu. Il fournit aussi des ressources pour financer un nombre restreint de programmes à financement centralisé.

1-1	Résumé du Ministère
2-1	Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique
3-1	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale
4-1	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance
5-1	Programme d'affectations temporaires

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend cinq chapitres. Le premier présente le Secrétariat. Les quatre autres présentent les plans de dépenses de chaque programme du Ministère.

Les chapitres 2 à 5 commencent par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. Elle comprend également des extraits du volume II des Comptes publics. Ceux-ci permettent d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme.

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1986
En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libéraires agréés
et autres librairies

ou par la poste auprès du :

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1987-III-70
ISBN 0-660-53208-5

Prix sujet à changement sans préavis
au Canada: \$9.00
à l'étranger: \$10.80

Conseil du Trésor
du Canada
Secrétariat

Budget
des dépenses
1986-1987

Partie III

Plan de dépenses



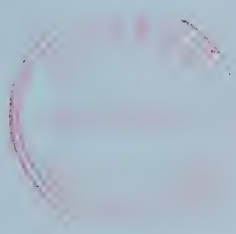
AI
EN
77

Veterans Affairs Canada

Government
Publication



1986-87 Estimates



Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1987-III-49
ISBN 0-660-53209-3

Canada: \$12.00
Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Veterans Affairs Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various need of its audience.

There are six chapters in this document. The first provides an introduction to the portfolio. The other five present the Expenditure Plans for each of the portfolio's programs.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the program's financial performance over the past year.

The Program Expenditure Plans for the Veterans Affairs Program is divided into three sections. These sections provide increasing level of details for the program. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that forms the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

The Program Expenditure Plans for the War Veterans Allowance Board Program, the Pension Review Board Program, Canadian Pension Commission Program and the Bureau of Pensions Advocates Program comprise two sections. Section I provides a detailed overview of the program including a description as well as information on its background, objectives and planning perspective. Section II provides further information on costs and expenditures by object that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. For access to financially oriented information, the Portfolio Spending Plan in Part I provides page references to the schedule of Financial Requirements in each Program Expenditure Plan. When appropriate, each of these schedules in turn provides cross-references to the more detailed information about each of the activities of a program.

Table of Contents

Portfolio Summary	1 - 1
Veterans Affairs Program	2 - 1
War Veterans Allowance Board Program	3 - 1
Pension Review Board Program	4 - 1
Canadian Pension Commission Program	5 - 1
Bureau of Pensions Advocates Program	6 - 1

Portfolio Summary

Roles and Responsibilities

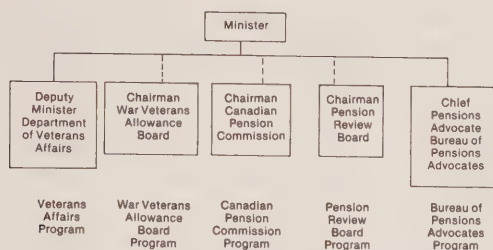
In recognizing the unique contribution made by veterans and certain civilians to Canada's war and peacekeeping efforts over the past decades, Canada has established various assistance programs designed specifically for these persons. The following items constitute the core of the assistance benefits available to veterans and certain civilians, their survivors and dependants:

- pensions and benefits to compensate for death and disability regardless of income of recipients (some few cases are, however, discretionary and a means test is required);
- health care related to pensioned disability including medical care in the home; and uninsured services (drugs, glasses, etc., institutional care in departmental, contract and non-contract facilities) for eligible veterans;
- income support, in the form of allowances, as compensation for veterans suffering financially due to the intangible effects of war;
- legal aid service available at all levels of the pension process and to represent applicants for appeals to the War Veterans Allowance Board;
- an appeal and review forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowance Act;
- a final tribunal for pension claims under the Pension Act; and
- assistance and services to veterans who settled under the Veterans' Land Act so that they may acquire title to the property on which they are established.

Portfolio Organization and Programs

The Veterans Affairs Portfolio is headed by a Minister responsible to Parliament for the Department of Veterans Affairs and the Bureau of Pensions Advocates. The Minister also reports to Parliament for the Canadian Pension Commission, the Pension Review Board, and the War Veterans Allowance Board. To provide support for the Deputy Minister, where direct contact is required with Central Agencies and client interest groups, the Department of Veterans Affairs maintains a National Capital Operations Branch in Ottawa. The Canadian Pension Commission is represented by the Ottawa Core Group. Figure 1 represents the organization of the Veterans Affairs Portfolio.

Figure 1: Veterans Affairs Portfolio Organization



The Department of Veterans Affairs, which manages the Veterans Affairs Program, provides income support, in the form of allowances, and health services to veterans, their dependants and survivors through a head office organization as well as regional and district offices located throughout Canada. It also provides counselling services, assistance to veterans in managing or acquiring title to property on which they are established under Veterans' Land Act and corporate managerial and operational support services to the Department and the four agencies.

The War Veterans Allowance Board provides an appeal and review forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act.

The Canadian Pension Commission manages the Canadian Pension Commission Program and administers the Pension Act, Parts I to X of the Civilian War Pensions and Allowances Act, and various other acts, orders and regulations which provide for the award of pensions and benefits as compensation for disability or death related to military or other qualified service. These services are provided through a head office organization with district offices in each province.

The Pension Review Board is responsible for determining all matters of interpretation of the Pension Act and for reviewing and rendering decisions in cases of appeal by eligible ex-members of the armed forces, certain civilians and/or their respective dependants who are dissatisfied with final decisions of the Canadian Pension Commission.

The Bureau of Pensions Advocates provides a legal service to applicants seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes and orders. This assistance is available at all levels of the pension process. As a result of a recent amendment to the War Veterans Allowance Act, the Bureau now represents applicants for appeals to the War Veterans Allowance Board. Services are provided through a head office organization and district offices in each province.

War Veterans Allowance Process: Bill C-39 as approved in 1984, by Parliament, has resulted in significant changes to the decision and appeal structure governing the operation of the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance program. The Veterans Allowance District Authorities (VADA) were abolished effective October 1, 1984 and replaced with a more efficient and responsive decision making structure. In addition, Regional Directors General, Veterans Services Branch, have become the first level of review for appellants who are dissatisfied with initial adjudications. As an improvement to the appeal process the Bureau of Pensions Advocates is now allowed to represent appellants at hearings of the War Veterans Allowance Board.

Figure 2 presents the basic steps of the War Veterans Allowance application process.

Figure 2: Application Process For Allowances

War Veterans Allowance Process		
Step	Activity	Responsibility
1. <u>Application</u>		
a)	Applicant/representative prepares an application or requests Veterans Services District Office counsellor to do same. This is sent to the Veterans Services Regional Office.	Applicant/ representative
b)	An adjudication is made by a Veterans Services Entitlement Clerk, who informs the applicant of the decision and that the applicant has 60 days to ask for redress from the Minister through the Veterans Services Regional Director General, if the decision is unsatisfactory.	Entitlement Clerk
c)	The Entitlement Clerk calculates the allowance and a monthly remittance is sent to the applicant.	Entitlement Clerk

- | | | |
|----|---|------|
| d) | War Veterans Allowance Board (WVAB) may review any decision made. | WVAB |
|----|---|------|
2. Redress Request
- | | | |
|----|---|---------------|
| a) | The Veterans Services Regional Director General (VSRDG) reviews the initial adjudication and advises the applicant of his ruling. | VSRDG |
| b) | If unsatisfactory, the applicant or the Bureau of Pensions Advocates (BPA), if requested by the applicant, has the option of filing a notice of intent to appeal with the WVAB within 60 days of receiving the redress ruling, and preparing an appeal. | Applicant/BPA |
3. Appeal
- | | | |
|----|--|--|
| a) | When the notice of appeal is received, the WVAB case analyst requests documentation from the Veterans Services Regional Office. | WVAB Case Analyst |
| b) | The case analyst will review the case and make written recommendations to the War Veterans Allowance Board for a ruling. | WVAB Case Analyst |
| c) | On the required date, the applicant/Bureau of Pensions Advocates may present the case to the War Veterans Allowance Board. | Applicant/
Bureau of
Pensions
Advocates |
| d) | The War Veterans Allowance Board makes a decision. If dissatisfied, the applicant may request the Board to review its decision or appeal to the Federal Court. | War Veterans
Allowance Board |
-

Pensions Process: Together, the Bureau of Pensions Advocates, the Canadian Pension Commission, and the Pension Review Board are the three organizations involved in the processing of pension benefit applications. Initially, any eligible ex-member of the armed forces, certain civilians and/or their respective surviving spouses or other persons who believe they have a claim for any benefit may submit an application to the Canadian Pension Commission. There are a number of steps beyond the initial applications where an applicant can introduce further evidence to support the claim. Figure 3 presents the basic steps of the pension application process and the organizational responsibilities assigned for each stage.

Figure 3: Application and Appeal Process for Pensions

Pensions Process		
Step	Activity	Responsibility
<u>1. First Application</u>		
a)	The applicant contacts an advocate (Bureau of Pensions Advocates, Royal Canadian Legion, etc.) re making a claim.	Applicant
b)	The advocate submits a notice of intent to the Canadian Pension Commission.	Advocate
c)	The advocate obtains the file, service dossier, relevant medical reports, etc., prepares the case and submits a claim to the Canadian Pension Commission (CPC).	Advocate
d)	The application is registered, acknowledged, medical précis prepared, medical opinion prepared and the case is placed before Commissioners who adjudicate the claim.	CPC
e)	If the decision is unfavourable, the applicant is informed of appeal rights. If favourable, a medical examination is required to establish quantum (present disability).	CPC
f)	A medical examination is carried out and a recommendation for Pension Award submitted to Head Office, Canadian Pension Commission for approval.	CPC
g)	Documentation is forwarded to Pension Pay for processing and requisition of cheque. The applicant is informed of the amount of the pension.	CPC/ Department of Veterans Affairs
<u>2. Application for Entitlement or Assessment Board</u>		
a)	The applicant, through the advocate, sends a request for hearing to the Head Office, Canadian Pension Commission. The Commission will acknowledge the request.	Applicant/ Advocate/CPC

- | | | |
|----|--|------------------------|
| b) | Statement of Case is prepared and mailed to the advocate. | CPC/BPA |
| c) | The advocate notifies CPC of readiness to be heard. | Advocate |
| d) | A date is set for the hearing. | CPC/Advocate |
| e) | The claim is adjudicated (Board hears evidence of applicant and witnesses, and argument by advocate). | CPC |
| f) | The remaining process is as for steps e) to g) of First Application. | |
| 3. | <u>Appeal to Pension Review Board</u> | |
| a) | The applicant, through the advocate, notifies the Pension Review Board (PRB) of wish to appeal. | Applicant/
Advocate |
| b) | The Pension Review Board requests case documentation from the Canadian Pension Commission, who comply. | PRB/CPC |
| c) | The Pension Review Board sends documentation to the advocate and awaits notice of readiness to proceed. | PRB/Advocate |
| d) | The case is listed, heard and adjudicated. | PRB/Advocate |
| e) | If successful the Pension Review Board notifies the Canadian Pension Commission. If unsuccessful, the applicant can appeal to Federal Court or file an application to vary the Board decision on basis of new evidence, error in fact or in law. | PRB/CPC/
Applicant |
-

Portfolio Spending Plan

Figure 4 presents the spending plan for the Portfolio. All proposed expenditures are budgetary.

Figure 4: Portfolio Spending Plan (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change \$ %		See Page
Veterans Affairs Program	798,679	791,113	7,566	1.0	2-9
War Veterans Allowance Board Program	1,659	1,543	116	7.5	3-6
Pension Review Board Program	1,700	1,635	65	4.0	4-6
Canadian Pension Commission Program	807,310	756,311	50,999	6.7	5-8
Bureau of Pensions Advocates Program	5,551	5,412	139	2.6	6-6
	1,614,899	1,556,014	58,885	3.8	

Portfolio Priorities

Within the Portfolio, highest priority is placed on the adequacy and responsiveness of service to clients. In this context, the following areas are being developed or enhanced on a continuing basis:

- actively pursue desired turnaround times;
- study and implement ways to improve services and communications with an increasingly aging and in some cases severely disabled clientele;
- refine Management Information Systems with a view to improving forecasting capability; and
- implement procedures to simplify and speed up process.

**Veterans Affairs Program
Expenditure Plan**

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	2-7
---	-----

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87	
1. Highlights	2-8
2. Financial Summary by Activity	2-9
B. Recent Performance	
1. Highlights	2-11
2. Review of Financial Performance	2-12
C. Background	
1. Introduction	2-13
2. Legal Mandate	2-13
3. Program Objective	2-13
4. Program Organization for Delivery	2-13
D. Planning Perspective	
1. Environment	2-17
2. Initiatives	2-18
3. Update on Previously Reported Initiatives	2-20
4. Program Effectiveness	2-21

Section II Analysis by Activity

A. Economic Support	2-23
B. Health and Social Services	2-28
C. Management of Property Contracts	2-33
D. Departmental Administration	2-36

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-38
2. Personnel Expenditures	2-39
3. Transfer Payments	2-40
B. Cost Analysis	2-42
C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program	2-43

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	2-7
---	-----

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87	
1. Highlights	2-8
2. Financial Summary by Activity	2-9
B. Recent Performance	
1. Highlights	2-11
2. Review of Financial Performance	2-12
C. Background	
1. Introduction	2-13
2. Legal Mandate	2-13
3. Program Objective	2-13
4. Program Organization for Delivery	2-13
D. Planning Perspective	
1. Environment	2-17
2. Initiatives	2-18
3. Update on Previously Reported Initiatives	2-20
4. Program Effectiveness	2-21

Section II Analysis by Activity

A. Economic Support	2-23
B. Health and Social Services	2-28
C. Management of Property Contracts	2-33
D. Departmental Administration	2-36

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-38
2. Personnel Expenditures	2-39
3. Transfer Payments	2-40
B. Cost Analysis	2-42
C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program	2-43

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$783,992,000 in support of the Veterans Affairs Program in 1986-87. Existing statutory authority authorizes the expenditure of an additional \$14,687,000.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
	Veterans Affairs		
	<i>Veterans Affairs Program</i>		
1	Operating expenditures	280,970	259,717
5	Grants and contributions	503,022	525,793
(S)	Minister of Veterans Affairs - Salary and motor car allowance	40	42
(S)	Re-Establishment Credits and Repayments under Section 15 of the War Service Grants Act of compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	102	102
(S)	Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	30	63
(S)	Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	707	803
(S)	Contributions to employee benefit plans	13,808	13,519
	Item not required		
-	Provision for Reserve for Conditional Benefits, Veterans' Land Act	.....	2,100
	<i>Total Program</i>	<i>798,679</i>	<i>802,139</i>

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
---------------------	------------------	-----------------------------------

Veterans Affairs Program

- | | | |
|---|--|-------------|
| 1 | Veterans Affairs - Operating expenditures, upkeep of property, including engineering and other investigatory planning expenses that do not add tangible value to real property, taxes, insurance and maintenance of public utilities; to authorize, subject to the approval of the Governor in Council, necessary remedial work on properties constructed under individual firm price contracts and sold under the Veterans' Land Act, to correct defects for which neither the veteran nor the contractor can be held financially responsible, and such other work on other properties as may be required to protect the interest of the Director therein | 280,970,470 |
| 5 | Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board | 503,022,000 |
-

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates					1985-86 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital	Transfer payments	Total	
Economic Support	379	19,367	131	440,609	460,107	507,726
Health and Social Services	2,356	235,371	2,082	63,252	300,705	258,649
Management of Property Contracts	154	6,263	24	-	6,287	9,109
Departmental Administration	509	31,397	183	-	31,580	26,655
	3,398	292,398	2,420	503,861	798,679	802,139
1985-86 Authorized person-years	3,521					

**Extract from Volume II
of the Public Accounts**

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 1 - Veterans Affairs - Operating Expenditures	262,571,000	264,915,883	256,607,253
Vote 5 - Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	501,854,000	504,254,000	489,785,184
	764,425,000	769,169,883	746,392,437
Statutory Budgetary Expenditures			
Minister of Veterans Affairs - Salary and Motor Car Allowance	40,500	41,683	41,683
Re-Establishment Credits and Repayments under Section 15 of the War Service Grants Act of compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	202,000	35,347	35,347
Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment (Returned Soldiers Insurance Act - R.S.c. 54)	63,000	30,365	30,365
Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment (Veteran Insurance Act - R.S.c. V-3)	803,000	706,522	706,522
Provision for Reserve for Conditional Benefits, Veterans' Land Act	2,600,000	2,600,000	2,600,000
Refunds of amounts credited to revenue in previous years		330	330
Contributions to Employee Benefit Plans	12,490,000	14,394,000	14,394,000
	16,198,500	17,808,247	17,808,247
Total Program - Budgetary	780,623,500	786,978,130	764,200,684

Section I

Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

During 1986-87 the Veterans Affairs Program expects to achieve the following:

- \$431,435,000 will be paid directly to 81,050 clients as income support under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act (see page 2-25);
- \$300,705,000 will be paid to or on behalf of clients for medical treatment, Aging Veterans Program benefits, related administration and hospital transfer agreements. Of the total, \$21,213,000 relates to the Aging Veterans program which will provide service to 10,600 aging veterans; and
- changes to the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) income test and benefit calculation will be implemented April 1, 1986, bringing the program closer to harmonization with the Guaranteed Income Supplement program administered by Health and Welfare Canada (see page 2-20).

In Addition:

1986-87 will see significant modernization of the Veterans Affairs Program, reflecting new strategic direction under the mandate for change provided by the Minister. The expected results include the following:

- fully integrated management of the Portfolio;
- significant progress on the consolidation and modernization of legislation to better respond to the current needs of veterans, facilitate their access to benefits and reflect the principles of social justice;
- better administration of Disability Pensions and War Veterans Allowance/Civilian War Allowances resulting from the correction of inequities in and removal of inconsistencies from the respective legislation;
- more efficient benefit delivery resulting from the transfer of service functions from the Canadian Pension Commission and payment systems from Finance, Personnel and Administration Branch to the new Pensions, Health and Social Programs Branch;

- faster, more convenient and more cost-effective service to veterans resulting from consolidation of District Offices;
- administrative economies and effectiveness improvement through greater use of "doctor and dentist of choice";
- a more cost-effective approach to the administration of Veterans Land Act to reflect reduction in the level of activity; and
- improvement in the effectiveness and efficiency of administrative systems through fundamental reassessment, employment of modern information technology and increased application of performance measurement.

2. Financial Summary by Activity

Funding requirements for the Veterans Affairs Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change	For Details See Page
Economic Support*	460,107	518,256	(58,149)	2-23
Health and Social Services*	300,705	231,260	69,445	2-28
Management of Property Contracts	6,287	8,711	(2,424)	2-33
Departmental Administration	31,580	32,886	(1,306)	2-36
	798,679	791,113	7,566	
Authorized person-years	3,398	3,561	(163)	

* For 1986-87 an activity structure change was made based on a revised Operational Planning Framework. This involved a realignment of the counselling function and administrative support to reflect the increasing emphasis on health services rather than on income support. The name change for the two activities involved was only to show this increased emphasis.

As a result of the Ministerial Task Force on Program Review another Operational Planning Framework submission will be made in 1986-87 to reflect further changes required in the activity structure.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are 1% or \$7.6 million higher than the 1985-86 forecast (at November 30, 1985).

The increase is due primarily to:

	(\$000)
• contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	21,200
• volume increase in Aging Veterans Program	7,400
• increased payment for Other Health Purchased Services	2,300
• price adjustments for salary and wages and Other Health Purchased Services	8,600
• increased contracting due to person-year decrease	1,800
• miscellaneous, consisting of various small items	6,400
• decrease in WVA/CWA mainly due to Health and Welfare Canada Spouse's Allowance Program changes introduced under Bill C-26	(33,900)
• decrease of 107 person-years as required by the May 1985 Budget	(3,300)
• Veterans Land Administration Conditional Grant no longer required	(2,100)
• decrease of 35 person-years previously reflected in 1985-86 Forecasts but only hired to handle increased workload in that period	(800)

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast (at November 30, 1985) is \$791 million or 1.4% lower than the 1985-86 Main Estimates of \$802 million (Extracts from Part II of the Estimates, page 2-4). The difference of \$11 million reflects the following major items:

	(\$000)
• contributions to the respective provinces in accordance with the transfer agreements of departmental hospitals were less, mainly due to delays in construction	(16,200)
• decrease from estimated for treatment allowances, salary and wages, and operating expenditures	(7,200)

(\$000)

- decrease in WVA/CWA due to Health and Welfare Canada Spouse's Allowance Program changes introduced under Bill C-26 (10,000)
- increase in WVA/CWA relating to legislative changes 8,800
- increase in payment for Other Health Purchased Services 7,600
- miscellaneous, consisting of various small items 5,200
- 35 person-years to handle increased and unprocessed workload in the Pensions Accounts Payable area 800

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1984-85 were:

- \$464,780,000 was paid to 88,357 clients under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowance Act;
- \$200,817,000 was paid to or on behalf of clients for medical treatment, Aging Veterans program benefits, related administration and hospital transfer agreements. Of this total, \$5,872,000 was paid on behalf of 5,516 clients under the Aging Veterans program benefits;
- WVA/CWA benefits were increased to more than 50,000 recipients under age 65 as a result of legislation arising from the WVA/CWA review; and
- significant improvements to the speed and courtesy of the pension process in the area of pension pay and records management as a result of the Minister's call for improvements; and
- 2,813 veterans repaid accounts under the Veterans Land Act representing \$33,685,000 in principal recovered and \$12,000,000 in interest collected. The accounts declined to 27,100 at March 31, 1985.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		Change
	Actual	Main Estimates	
Social and Income Support	517,733	497,151	20,582
Health Services	200,817	241,868	(41,051)
Management of Property Contracts	8,984	9,386	(402)
Departmental Administration	36,667	32,219	4,448
	764,201	780,624	(16,423)

For 1986-87 an activity structure change was made based on a revised Operational Planning Framework. This involved a realignment of the counselling function and administration support to reflect the increasing emphasis on health services rather than on income support. See page 2-9 for further detail.

The difference between actual expenditures and the Main Estimates is mainly due to the following:

	(\$000)
• contributions to the respective provinces in accordance with the transfer agreements of departmental hospitals were less, mainly due to delays in construction	(21,100)
• Treasury Board frozen allotment relating to Deer Lodge Hospital	(3,200)
• miscellaneous, consisting of various small items	(5,900)
• increase in WVA/CWA relating to legislative changes	10,600
• shortfall in Employees Benefit Plans	1,400
• shortfall on salaries required from TB. Vote 5	1,000
• feasibility study for proposed Data Centre	700

C. Background

1. Introduction

The Government's social affairs policy sector considers health, social and income support expenditures. The Veterans Affairs Program is part of this policy sector. The range of services provided by the Veterans Affairs Program to veterans, dependants and survivors includes the payment of allowances and benefits, counselling, authorization of payments to eligible veterans for provision of medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and long-term care and the acquisition of title to property on which the veteran has been established.

2. Legal Mandate

The Department of Veterans Affairs Act, 14 other Acts of Parliament and nine sets of Regulations (as listed in Section III) constitute the mandate of the Program.

The War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act specify eligibility for allowances for veterans, their dependants and other persons who meet the specified requirements. The Veterans Treatment Regulations provide for medical, surgical and dental treatment and prosthetic appliances. Veterans Care Regulations, which came into effect on October 1, 1984 provide for long term care of eligible veterans.

3. Program Objective

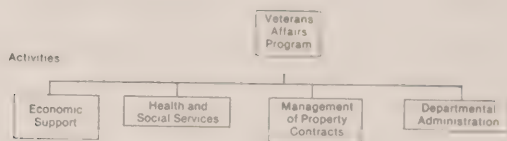
The objective of the Veterans Affairs Program is to provide support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans and their dependants and other eligible persons.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: As shown in Figure 3, the Veterans Affairs Program is divided into four activities. Three of these, Economic Support, Health and Social Services and Management of Property Contracts are completely devoted to the achievement of the Program's stated objective. The fourth activity, Departmental Administration, includes Commemoration and contributes to administration of disability pensions through the benefit payment process.

In 1986-87, benefit payments will become the responsibility of the proposed Pensions, Health and Social Programs Branch. Commemoration will become the responsibility of the proposed Field Operations Branch. These changes will be reflected in a revised activity structure under a new Operational Planning Framework but are not part of the 1986-87 Main Estimates as specific details are to be finalized.

Figure 3: Activity Structure



Organization Structure: The Veterans Affairs Program consists of: Head Office; Central Administration, five Regional Offices, 32 District Offices, one of which functions as a sub Region; one hospital and three domiciliary homes under the Veterans Services Branch; and three Regional, seven District, and 37 Field Offices under the Veterans Land Administration. Under the new revised activity structure being finalized, but not reflected in the 1986-87 Main Estimates, Veterans Services and Canadian Pension Commission District Offices will be combined. All field operations, including hospitals and domiciliary homes, will be managed by the new Field Operations Branch.

The Deputy Minister manages the Veterans Affairs Program and is assisted by four Assistant Deputy Ministers (Veterans Services; Finance, Personnel and Administration; National Capital Operations; and Veterans Land Administration), and the Director General of Audit and Evaluation.

Under the new structure being finalized, the Assistant Deputy Ministers Veterans Services and National Capital Operations will be replaced by the Assistant Deputy Minister, Pensions, Health and Social Programs and Assistant Deputy Minister, Field Operations.

The operating branches of the Program consist of:

Veterans Services (VS): provides for the medical care and social well-being as well as the income support of eligible veterans and their dependants. This is achieved through provision of care in departmental, contract, and hospitals of choice as well as through utilization of community services, provision of emergency and on-going income support and provision of social counselling and referral services.

Under the new structure being finalized, all responsibilities of this Branch outside of Charlottetown will be assigned to Field Operations Branch. The responsibilities now carried out in Charlottetown, augmented by new pension administration and benefit delivery responsibilities, will be carried out by the new Pensions, Health and Social Programs Branch.

Veterans Land Administration (VLA): provides services related to the administration of agreements between the Director, Veterans Land Administration and veterans as well as assistance in managing properties which are the subject of such agreements until the title is acquired by veterans, their heirs, devisees or personal representatives.

Finance, Personnel and Administration (FPA): provides functional direction and managerial and operational support services in the area of finance, personnel, management services, organization renewal and access to information and privacy co-ordination.

Under the new structure being finalized, payment services now carried out by this Branch will be assigned to Pensions, Health and Social Programs Branch.

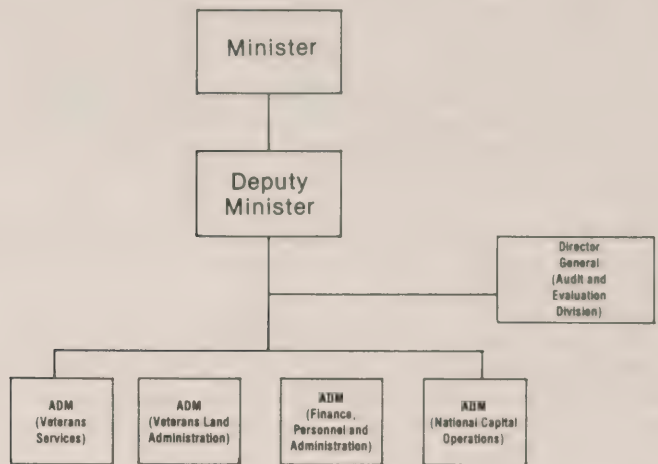
National Capital Operations (NCO): delivers the Commemoration program, supports the effective execution of the Deputy Minister's responsibilities which require direct contact with people in Ottawa and directs Public Affairs and Corporate Planning.

Under the new structure being finalized, all work of this Branch will be carried out by the Field Operations Branch.

Audit and Evaluation Division (A&ED): provides independent program evaluations and internal audits for all Veterans Affairs operations on four and five year cycles respectively.

Figure 4 relates the present organizational structure of the Program and its activities to the 1986-87 resources required. Reallocation of resources under the new structure will be presented in the proposed new Operational Planning Framework submission.

Figure 4: 1986-87 Resources by Organization/Activity (\$000)



Activity				Activity Totals	P-Y
Economic Support	460,107			460,107	37
Health and Social Services	300,705			300,705	2,35
Management of Property Contracts		6,287		6,287	15
Departmental Administration			31,580	31,580	50
Total	760,812	6,287	31,580	798,679	3,3

¹ Includes A&ED, Minister and Deputy Minister, and NCO

D. Planning Perspective

1. Environment

Veterans Affairs has clear Ministerial direction to improve the quality of its service to veterans. Veterans and their representatives have responded by displaying new confidence in the Department.

On the administrative side, integrated management of the Portfolio has facilitated comprehensive analysis leading to initiatives in simplified delivery systems, shorter response times and administrative economies.

New strategic direction established for the Department points to policy recommendations and administrative improvements which will result in:

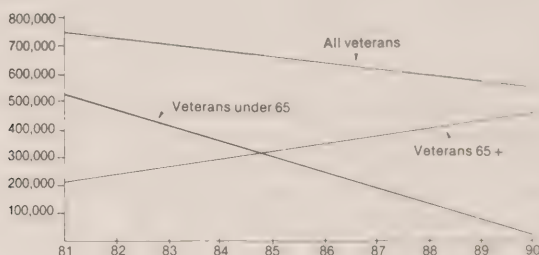
- program enhancements and program initiatives which benefit eligible veterans;
- re-alignment of programs and administrative practices to benefit those most in need while protecting the inherent rights of veterans;
- a more complementary relationship between veterans programs and those programs of other governmental jurisdiction which benefit veterans; and
- alternative means of delivery which increase effectiveness and economize on administrative cost while maintaining managerial commitment to quality.

Recommendations for policy change and administrative improvement must take account of the following factors among others:

- increasingly severe financial constraint, which strengthens incentive to find the most cost-effective means of benefit delivery;
- the aging pattern of veterans, shown in figure 5 indicating gradual reduction in the total number of veterans over the next few years owing to mortality, but more important a dramatic increase in the proportion of veterans over age 65. This has the effect of:
 - creating an additional demand for age related services, particularly in the areas of health care and social casework,
 - causing WVA/CWA expenditures to decrease as veterans become entitled to such benefits as the Canada or Quebec Pension Plan, Old Age Security and Guaranteed Income Supplement;

- the higher mortality rate of male veterans as compared with their spouses will have a significant impact on the composition of the client population. Widows will constitute a larger proportion of the program beneficiaries; and
- provincial programs in the health and social services area vary in their scope and availability. This factor is reflected in the varying demand from province to province for services in support of the veteran clientele.

Figure 5: Veterans in Canada



2. Initiatives

Veterans Affairs - A Direction for the Future: Priorities identified within the context of Ministerial direction are being incorporated into a new strategic framework for the next five years. The range of application includes:

- policy recommendations on new program initiatives within the financial envelope and on program access criteria to benefit those most in need, speed up response, assure consistency and social justice, and protect inherent rights of veterans; and
- re-alignment of administrative processes and development of new initiatives to enhance the integration of veterans within their communities, ensure their maximum benefit from all sources of service and provide closer co-ordination between veterans' programs and complementary programs.

Review of Current Programs: A critical review of current programs will be carried out to determine whether they are continuing to meet the real needs of veterans. Special attention will be placed on Income Support and Special Programs.

Reports of the Pension Process Task Force and the Ministerial Task Force on Program Review: These surveys propose a number of ways in which service to the veteran can be improved or simplified. Decisions have been taken to integrate service delivery, consolidate legislation and make greater use of private sector health services.

Consolidation of Legislation: A proposal being developed for eventual presentation to Parliament will simplify legislation by removing "process sections" from the Acts, make the Minister clearly responsible for administration of all legislation and consolidate current Acts into two or three new Acts.

"One-Stop" Full Service: The Portfolio District Offices in each city will be consolidated into one-stop full service centres, which enable veterans to deal with their disability pension, economic support, health and social services and property contract administration needs in a single office visit. Computer-driven systems with on line information will facilitate rapid and comprehensive responses.

Greater Reliance on the Private Sector in Program Delivery: The Department will actively pursue increased use of private sector resources in program delivery where economies in operations will accrue. Such functions will be closely monitored against established standards to ensure that the quality of services is maintained or enhanced.

Drug Program: Effective April 1, 1986, the Department will begin implementation of a computerized pharmacy account processing system in the Ontario Region. Cost of this initiative will be covered by expected savings.

Development of Joint Program Development and Delivery Ventures: The Department will actively search out partners who can assist in responding to the needs of veterans. Exploratory discussions to this end will be held with voluntary and social services organizations, universities, and other levels of government and other federal departments and agencies.

Improved Financial Reporting: The Supply and Services common entry system will provide the basis for improved processes which will enable managers to more effectively carry out their responsibilities for good resource management. Projected development costs are estimated at 717,500 with operating costs of \$513,000 annually.

Creation of a Better Statistical Information Base on Clients: In order to assure a reliable foundation for the planning and implementation of programs, the Department will establish a better information base on current and future clients, including a detailed "needs" profile.

Person-Year Reduction Plan: Specific action will be taken to implement the person-year reductions required by the May 1985 Budget. This will be mainly accomplished by centralization of the fund accounting and property

management functions of Veterans Land Administration, contracting out certain services, cancellation of term positions where possible and attrition.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Aging Veterans Program (AVP): The Aging Veterans Program grew significantly during 1984-85 with 5,516 recipients receiving benefits totalling \$5,872,000.

In October 1984 the program was extended to War Veterans Allowance (WVA) veterans 75 years and older and also disability pensioners 65 to 74 who also receive WVA. The Aging Veterans Program will be extended to all WVA veterans over age 65 January 1, 1986 and to war service pensioner near-recipients (pensioners who would be receiving WVA were it not for their Old Age Security and Guaranteed Income Supplement income) January 1, 1987, at a cost of \$21,213,000 for the program in 1986-87.

War Veterans Allowance/Civilian War Allowance Review: Legislative amendments to the WVA/CWA Acts have occurred, as a direct result of the WVA/CWA Review, which significantly affect the immediate and future direction of the program. Changes have been introduced which increase benefit levels to recipients less than 65 years of age, create new eligibility rights for civilians and enable the legislation to properly respond to current social standards of WVA/CWA clients. The decision making process has been improved with the Regional Directors General, Veterans Services Branch, becoming the first level of review for appellants who are dissatisfied with initial adjudications. Free legal assistance to WVA appellants is also now provided. Finally, the legislative amendments provide the authority to harmonize certain income test features with the Guaranteed Income Supplement Program of Health and Welfare Canada. This last change will be implemented April 1, 1986, as the first step towards complete harmonization of the program with the Guaranteed Income Supplement Program administered by Health and Welfare Canada.

Research continues, within the context of the legislative review, into simpler means of appropriate co-ordination with Guaranteed Income Supplement/Old Age Security Programs.

Veterans Land Administration Reorganization: The centralization of the fund accounting and property management functions has been accelerated. The change was originally scheduled over the period 1985 to 1988. This is now to be completed by October 1, 1986 and will result in the elimination of three Regional Offices and an approximate savings of 37 person-years. The level of client service should not be affected.

I. Program Effectiveness

Increasing attention is being paid to the efficiency of the processes by which the two major activities, Economic Support, and Health and Social Services, are being delivered. In this regard:

- enhancements to the Veterans Services, Benefit Delivery System, such as automatic benefit calculation were introduced in November 1984. Further modifications, to accommodate the legislative changes of Bill C-39, are being developed for an April 1st, 1986 implementation, allowing for eventual system interface with Health and Welfare and simplified account maintenance procedures. In addition, productivity improvement initiatives such as mail-in applications for WVA/CWA are being actively pursued;
- implementation at the District Office level of a Program Delivery Model (formal health screening model) is expected to improve turnaround times and client services for the Aging Veterans program and within three years will be used as a means of assessing need for benefits and services offered by the Department; and
- a pilot project is in progress in the Prairie region to improve the effectiveness and efficiency of the methods and procedures used to deliver long-term health and social services to our clients.

On a periodic basis, the Audit and Evaluation Division carries out various program evaluations. Recommendations from these evaluations are issued in reports which are provided to managers to assist them in improving related operations.

Recent evaluation studies conducted disclosed the following:

Aging Veterans Program (AVP): An evaluation framework study was completed in 1984 which recommended program effectiveness indicators for AVP. The indicators are related to the effects of the program at the client level, utilization and cost of the program, and management and implementation of the program. Indicators pertaining to improvements in self-sufficiency, health status and social functioning of clients as well as the program's success in maintaining an independent lifestyle for clients in their home environment will be important in the measurement of program results.

Organizational Renewal Study: In 1985, the department completed a review of the status of implementation of its philosophy of management relating to the manner in which service is provided to the veteran and how approaches to leadership, evaluation and reward, organizational structure and relationships lead to

enhanced operational productivity. The survey of employees revealed that there was overall high agreement that the Department acts as if the individual veteran is important.

An evaluation study whose purpose was to assist in the preparation of health program objective statements providing greater direction to program policy and delivery was completed in 1984.

Section II

Analysis by Activity

A. Economic Support

Objective

To provide economic support and other special benefits to qualified veterans, civilians and dependents in recognition of the sacrifices made by those who served during wartime.

Resource Summary

This activity will account for approximately 58% of the Veterans Affairs Program expenditures and 11% of its person years.

Figure 6: Activity Expenditure (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Payments						
Grants						
War Veterans Allowance/						
Civilian War Allowance	431,435	-	465,297		464,780	-
Other	9,174	-	11,185		10,310	-
Burial Assistance	2,960	-	2,902		2,865	-
Operating	16,538	379	38,872	828	39,778	844
	460,107	379	518,256	828	517,733	844

See page 2-9 for explanation of changes between the 1985-86 Forecast and 1986-87 Estimates. The variance in Operating results mainly from an internal adjustment between activities (see page 2-28).

Approximately 96% of the total expenditures shown in Figure 6 are for transfer payments in the form of grants primarily for War Veterans Allowance. Of the operating costs, 77% are for salary and wages and 23% for other operating costs.

Past Financial Performance

Figure 7: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Payments			
Grants			
War Veterans Allowance/			
Civilian War Allowance	464,780	454,214	10,566
Other	10,310	12,656	(2,346)
Burial Assistance	2,865	4,074	(1,209)
Operating	39,778	26,207	13,571
	517,733	497,151	20,582

See Page 2-12 for explanation of changes. The variance in Operating results mainly from an internal adjustment between activities (see page 2-29).

Description

The Economic Support Activity provides veterans, their dependents and certain civilians with financial support and special program benefits. The War Veterans Allowance/Civilian War Allowance program represents the major payment and ensures that eligible veterans, their dependents and survivors receive a guaranteed level of income. Other programs provide, through a combination of grants and services, assistance in areas such as: burial assistance, educational and training assistance, emergency financial assistance, the administration of trust funds, veterans estates, veterans insurance, the maintenance of graves and memorials for Canada's war dead and core funding of various associations and veterans organizations.

Within this activity the major operational functions include the processing of WVA/CWA new applications (first awards) and WVA/CWA account maintenance (as a result of change in domestic or financial status).

Performance Information/Resource Justification

Economic Support: The major portion of spending in this activity is on War Veterans and Civilian War Allowances. Actual and anticipated payments for the period 1982-83 to 1986-87 are reflected in Figure 8. To qualify, a veteran must meet service eligibility requirements and because of age or incapacity be unable to work and have insufficient income for maintenance as determined by an income test. The income test determines the initial and ongoing financial eligibility of all veterans, widows and orphans. Figure 9 reflects the monthly rates covering the period 1981-1985.

Figure 8: WVA/CWA Anticipated Requirements

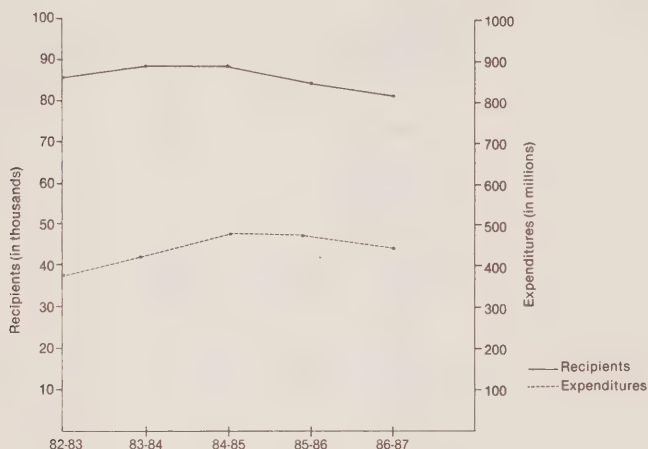


Figure 9: WVA/CWA Rates¹ Effective 1981 - 1985 (Monthly)

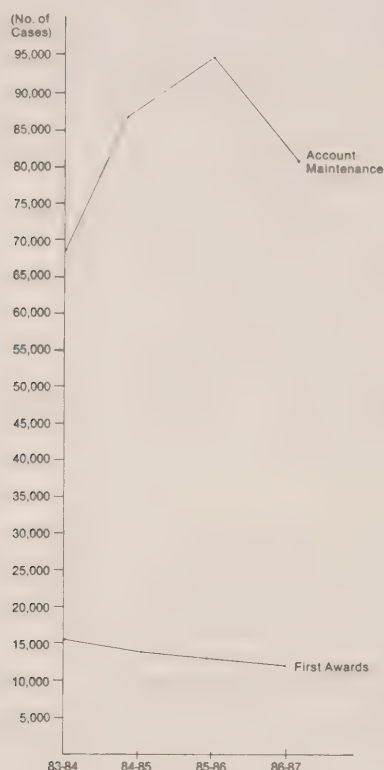
	April 1st				
	1981	1982	1983	1984	1985
Married	706.37	802.38	887.26	941.68	1003.60
Single	418.86	478.67	532.14	567.59	660.99
Orphans	252.78	283.62	316.24	338.38	354.23
Each					
Additional					
Child ²	88.98	99.57	108.61	113.81	118.20

Rates are adjusted quarterly to reflect increases in the Consumer Price Index.

Less family allowance paid for each child.

Figure 10 sets out workload volumes estimated for 1986-87 as well as actual since 1983-84. The decline in reconsiderations (account maintenance) forecast for 1986-87 is due to the implementation of the annual renewal process. Approximately 28,500 renewals will be processed during 1986-87.

Figure 10: Workload Volumes

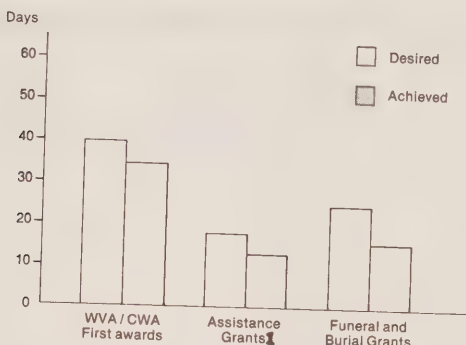


For significant work areas, staff requirements are determined by forecasting workload volumes based on historical and sociological data and relating these to a pre-determined time standard per work unit to determine the staff required.

A revised Performance Measurement System will be implemented in 1986-87 which will measure performance according to the newly implemented Operational Planning framework structure and revised first award and account maintenance processes.

In terms of quality of service, Figure 11 summarizes the desired processing times and shows the actual obtained for 1984-85. The same desired processing time will be maintained for 1986-87. For WVA/CWA First Awards the processing time is measured from the date of application to the updating of the data base. For Assistance grants and Funeral and Burial grants, it is from the date of application to the date of the cheque requisition.

**Figure 11: Desired and Achieved Processing Time
(Average Elapsed Days)**



single cash grants to WVA/CWA recipients to alleviate an emergency situation

B. Health and Social Services

Objective

To provide support for the social, mental and physical well-being of veterans and dependents.

Resource Summary

This activity will account for approximately 38% of the Veterans Affairs Program expenditures and 69% of its person years.

Figure 12: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Payments						
Grants and Contributions						
Hospital transfers	38,200	-	17,000	-	9,386	-
Aging Veterans program	21,213	-	13,782	-	5,872	-
Others	3,839	-	183	-	209	-
Other Health Purch.Serv.						
Prof. Medical Services (Choice Programs)	51,624	-	48,363	-	41,123	-
Non-Dept.Hospital Serv.	76,259	-	73,755	-	68,882	-
Veterans' Travel	5,194	-	4,722	-	4,321	-
Departmental Institutions						
St. Anne's Hospital*	47,873	1,140	45,594	1,167	43,099	1,130
Rideau Veterans Home	4,297	115	4,261	115	3,915	115
Saskatoon Veterans Home	1,746	45	1,863	48	1,767	48
Operating	50,460	1,056	21,737	660	22,243	670
	300,705	2,356	231,260	1,990	200,817	1,970

*includes Sennville Lodge

See page 2-9 for explanation of changes between the 1985-86 Forecast and the 1986-87 Estimates. The variance in Operating results mainly from an internal adjustment between activities (see page 2-23).

Past Financial Performance

Figure 13: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Payments			
Grants and Contributions			
Hospital transfers	9,386	30,500	(21,114)
Aging Veterans program	5,872	5,346	526
Others	209	206	3
Other Health Purchased Services			
Prof. Medical Services			
(Choice Programs)	41,123	37,347	3,776
Non-Dept. Hospital Services	68,882	81,792	(12,910)
Veterans' Travel	4,321	4,173	148
Departmental Institutions			
St. Anne's Hospital*	43,099	43,873	(774)
Rideau Veterans Home	3,915	3,982	(67)
Saskatoon Veterans Home	1,767	1,772	(5)
Operating	22,243	32,877	(10,634)
	200,817	241,868	(41,051)

*includes Senneville Lodge

See page 2-12 for explanation of change. The variance in Operating results mainly from an internal adjustment between activities (see page 2-24).

Description

This activity ensures that veterans and certain classes of civilians, where qualified, receive health and social services through the provision of home and community care programs and where necessary institutional care programs.

Institutional care is provided through departmental, contract and provincial facilities. All aspects of the operation of the one departmental hospital (St. Anne's Hospital) and three departmental homes (Senneville Lodge, Rideau and Saskatoon Veterans Homes) are included under this activity. Hospital transfers are paid to provinces in accordance with agreements relating to the transfer of hospitals, to assist provinces to incorporate transferred institutions into their community health delivery system. As part of the agreements, the department has priority access to a number of beds (contract beds). Institutional care may also be provided through community beds and the Aging Veterans Program.

The Aging Veterans Program, in addition, provides payments to veterans for home care, ambulatory health care and transportation for day-to-day social needs, thereby allowing veterans to remain in their homes for as long as possible.

Payments for services of health care professionals, prescribed drugs, prosthetics and other community health services are provided through programs of choice.

Other specialized programs exist such as allowances to offset the costs and needs associated with receiving treatment or care from the Department.

Assessment and social services are provided through counselling, nursing and medical intervention.

Performance Information/Resource Justification

Effective program delivery requires sufficient health care and social service professionals to assure clients the attention warranted by their physical, mental and social circumstances, and the maintenance of professional standards. Sufficient administrative staff are required to translate professional decisions into prompt action and ensure probity and prudence in the disbursement of public funds.

With the passage of time and the aging of the veteran population active treatment of war-related injuries has declined, whereas the need for long term and community care has increased. The Departments response to this has been the development of the Aging Veterans program. Since its inception in April, 1981 the number of recipients has grown each year and in 1986-87 will reach 10,600 recipients, expending \$21 million.

Assessments and Social Services form a major part of the district office activity. Counselling interviews for 1986-87 are estimated at 44,660 based upon 45,845 in 1984-85 and a forecast for 1985-86 of 45,252.

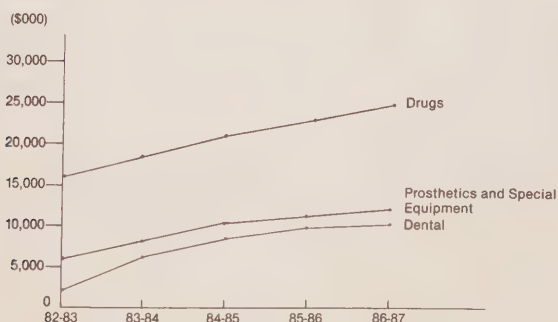
Hospital Transfers: In 1963, the government announced a policy to transfer veterans hospitals to other jurisdictions in order to maintain professional stimulus and high standards. Under the terms of agreement, grants and contributions were made to the respective provinces. The terms are based on individual negotiated agreements between federal and provincial agencies. Figure 14 reflects the transfers to provinces in 1986-87 as well as 1985-86 and 1984-85.

Figure 14: Contributions to Provinces for Hospital Transfers (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Nova Scotia	12,500	7,000	4,400
Quebec	4,000	4,000	4,509
Ontario	8,100	1,000	-
Manitoba	13,600	5,000	477
	38,200	17,000	9,386

Choice Programs: Eligible veterans and other qualified persons are entitled to medical, surgical, and dental treatment, and prosthetic appliances under Veterans Treatment Regulations. Those deemed eligible include veterans requiring care as a result of a pensionable condition and veterans receiving WVA/CWA or who would be were it not for payments received under the Old Age Security Act (for health benefits not covered by a provincial health insurance plan). Thus, expenditures depend upon which health care goods and services each province provides as insured benefits. Payments over the past few years and projected for 1986-87 for the major choice programs are shown in Figure 15. Clients needs for health care and social services increase dramatically with age.

Figure 15: Choice Program Expenditures (\$000)



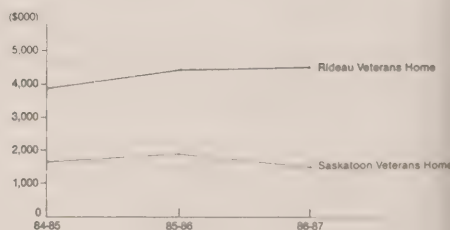
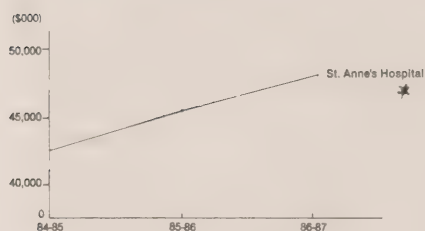
Non-Departmental Hospital Services: Veterans utilized a total of 1,118,484 patient-days in contract institutions and the hospital-of-choice program in 1984-85. The related costs were approximately \$69 million in 1984-85, with \$74 million estimated for 1985-86 and \$76 million in 1986-87.

Departmental Institutions: During 1986-87 there are one hospital and three nursing homes under the administration of Veterans Affairs. These institutions are staffed according to acceptable community and provincial standards. As of March 31, 1985, St. Anne's Hospital (Quebec) had 1,069 beds and 953 patients including 110 patients in Senneville Lodge. Veterans eligible for hospital service are those receiving disability pensions, War Veterans Allowance or requiring long-term care. The province of Quebec reimburses the Department for certain services provided.

As of March 31, 1985, the Rideau Veterans Home (Ontario) had 142 beds and 136 patients while the Saskatoon Veterans Home had 79 beds and 71 patients. All veterans who served overseas are entitled to this service provided certain health status criteria are met.

Figure 16 reflects resources required for the operation of the Departmental institutions.

Figure 16: Departmental Institution Resources



*includes Senneville Lodge

C. Management of Property Contracts

Objective

To ensure the effective and efficient implementation of the Veterans' Land Act and Regulations by providing veterans, their heirs, devisees and personal representatives with guidance, advice and assistance in acquiring title to the property covered by an Agreement of Sale and in adhering to their contractual obligations.

Resource Summary

Expenditures for the Management of Property Contracts Activity will amount to 1% of total program expenditure in 1986-87.

Figure 17: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Management of Property Contracts	6,287	154	8,711	176	8,984	178

See page 2-9 for explanation of changes between the 1985-86 Forecast and 1986-87 Estimates.

Cost Financial Performance

Figure 18: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Management of Property Contracts	8,984	9,386	(402)

See page 2-12 for explanation of changes.

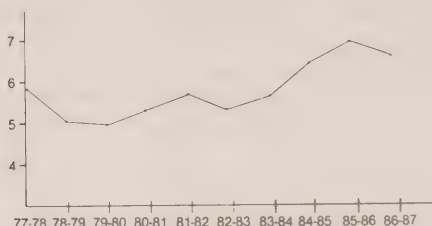
Description

The Management of Property Contracts Activity provides services to veteran clients, their heirs and representatives through three Regional, seven District, and thirty-seven Field Offices to ensure that the objectives of the Activity are achieved. Lending was completely terminated in 1977, leaving basically a management, monitoring, counselling and collection function. At March 31, 1986 there are approximately 24,100 accounts with an outstanding principal of \$180 million to be collected.

Performance Information/Resource Justification

One of the key performance indicators is person-years per 1000 active accounts, as illustrated in Figure 19.

Figure 19: Person-Years per 1000 Active Accounts



The increase in 1981-82 resulted from the transfer of the VLA Fund accounting function, along with nine person-years, from Veterans Services to Veterans Land Administration in the Ontario Region. The minor increase to 1985-86 is due to the need to maintain a satisfactory level of service to clients. The projected decrease for 1986-87 results from management's decision to accelerate the centralization process.

Under the current mandate, one of the Activity's major responsibilities involves the timely collection of all amounts due to the Crown. Figure 20 shows the percentage of arrears to total amounts due as of the end of each fiscal year from 1979-80 to 1986-87.

Figure 20: Percentage of Arrears to Total Amounts of Payment Due

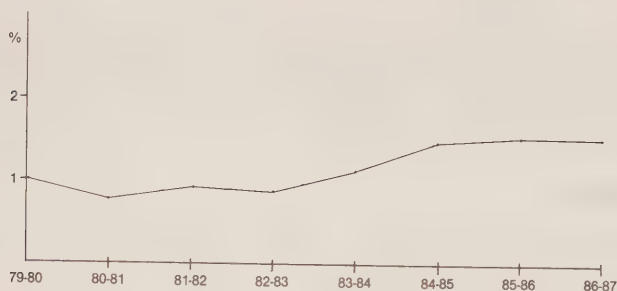
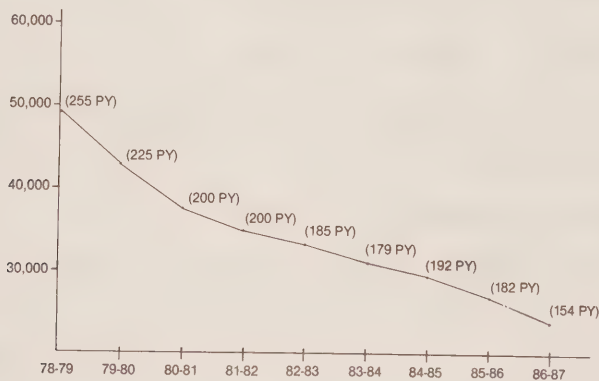


Figure 21 displays the number of active accounts remaining at the beginning of each fiscal year along with the number of person-years required to maintain the operation. The program is presently in the process of a gradual wind-down as loans mature.

Figure 21: Active Accounts Remaining and Person-Years Required



D. Departmental Administration

Objective

To give executive direction, perpetuate recognition of wartime sacrifice and achievement and provide the Portfolio with the financial, administrative, personnel and managerial support services necessary to effective management.

Resource Summary

Expenditures for the Departmental Administration Activity will amount to 2% of total portfolio expenditures in 1986-87.

Figure 22: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Departmental Administration	31,580	509	32,886	567	36,667	655

See page 2-9 for explanation of changes between the 1985-86 Forecast and 1986-87 Estimates.

Past Financial Performance

Figure 23: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Departmental Administration	36,667	32,219	4,448

See page 2-12 for explanation of changes.

Description

The Departmental Administration Activity covers the operation of the offices of the Minister, Deputy Minister, Assistant Deputy Minister (National Capital Operations), Assistant Deputy Minister (Finance, Personnel and Administration) and the managerial support functions of financial management, personnel administration, corporate planning, audit and evaluation services, public affairs, commemoration, management services and organizational renewal.

Performance Information/Resource Justification

Costs for the Departmental Administration Activity are \$31.6 million 1986-87 (Estimates), \$32.9 million 1985-86 (Forecast), \$36.7 million 1984-85 and \$37.0 million 1983-84.

Resources required for 1986-87 represent 2% of dollars and 13% of person years for the Portfolio operation.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 24: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	99,244	96,458	97,554
Contributions to employee benefit plans	13,808	13,496	14,394
Goods and Services			
Payment to contract hospitals	76,259	73,755	68,882
Transportation and communications	13,740	13,523	13,141
Professional and special services	59,097	53,389	48,372
Utilities, materials and supplies	19,783	18,060	16,239
All other expenditures	10,467	10,206	12,018
Total operating	292,398	278,887	270,600
Capital	2,420	2,679	3,044
Transfer payments	503,861	509,547	490,557
Total expenditures	798,679	791,113	764,201

2. Personnel Expenditures

Figure 25: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management					
Executive	21	20	21	50,350-96,300	68,921
Senior Management	14	16	16	50,350-96,300	59,900
Scientific and Professional					
Dentistry	28	29	27	40,785-68,670	57,529
Home Economics	9	9	10	21,685-48,015	32,637
Medicine	25	25	25	43,156-91,740	76,230
Nursing	260	260	275	18,662-49,642	33,609
Occupational and Physical Therapy	14	14	12	20,691-43,934	34,973
Pharmacy	5	5	5	17,630-55,620	35,922
Psychology	5	5	5	24,293-56,575	42,133
Social Work	9	19	24	20,575-51,192	33,977
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	230	235	220	13,912-57,987	34,403
Computer Systems Administration	35	40	38	19,423-63,583	40,759
Financial Administration	83	82	72	13,853-57,980	40,639
Information Services	19	20	20	13,579-57,980	40,396
Organization and Methods	23	45	59	13,926-57,980	42,473
Personnel Administration	47	55	63	13,330-59,510	40,903
Program Administration	58	70	74	13,912-57,987	34,235
Purchasing and Supply	8	8	10	12,766-57,980	36,176
Welfare Programs	340	353	402	14,860-57,980	31,625
Technical					
Engineering and Scientific Support	23	23	18	14,041-50,866	30,132
Administrative Support					
Data Processing	39	38	20	13,352-37,130	22,136
Clerical	1,041	1,081	1,082	12,932-31,743	22,805
Secretarial	171	185	222	12,636-31,946	20,908
Operational					
Firefighters	2	2	2	21,147-37,036	33,144
General Labour and Trades	58	83	101	14,776-40,676	27,100
General Services	11	12	12	13,253-39,988	24,825
Heating, Power and Stationary Plant Operation	25	25	27	18,242-35,598	25,791
Hospital Services	778	792	781	12,307-29,701	20,005
Minister's Exempt Staff	11	10	10		36,364
Other	6	10	6	12,635-68,070	28,087

Note:

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Figure 26 presents a summary of all grants and contribution expenditures of the Program.

Figure 26: Details of Transfer Payments (\$)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Grants			
Social and Income Support			
War Veterans Allowances and Civilian War Allowances:			
North West Field Force	1,000	9,000	9,000
South African War	33,000	31,000	31,000
World War I	12,300,000	12,818,000	12,804,000
World War II and Special Forces (Korea)	394,488,000	429,540,000	429,063,000
Dual Service (World Wars I and II)	613,000	556,000	555,000
Civilian War Allowances	24,000,000	22,343,000	22,318,000
Assistance in accordance with the provision of the Assistance Fund Regulations	2,500,000	2,233,000	2,025,000
Army Benevolent Fund	18,000	18,000	18,000
Royal Canadian Legion	9,000	9,000	9,000
Canadian Veterans Association of the United Kingdom	1,000	1,000	1,000
Other Benefits -			
Children of War Dead (Education Assistance)	1,115,000	820,000	795,000
University and Vocational Training	100,000	65,000	42,000
Assistance to Canadian Veterans - Overseas District	60,000	50,000	47,000
Repayment under Subsection (3) of Section 10 of the Veterans Rehabilitation Act (R.S.c.V-5)	2,000	1,000	
Last Post Fund	2,000,000	1,741,000	1,503,000
Special Housing Assistance for Veterans		2,000	10,000
Commonwealth War Graves Commission	2,500,000	2,500,000	2,047,000
United Nations Memorial Cemetery in Korea	30,000	30,000	24,000
Treatment and Related Allowances			2,997,000
United Nations Korean War Allies Association			20,000

Payments under the War Service Grant Act (R.S. C. W-4)			
(s) Re-Establishment Credits under Section 8	2,000	2,000	
(s) Repayments under Section 15 for compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	100,000	100,000	35,000
(s) Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	30,000	63,000	30,000
(s) Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	707,000	803,000	707,000

Health Services			
Grants to various provinces concerning the provision of prosthetic services to veterans	200,000	183,000	203,000
Treatment and Related Allowance	3,639,000	2,747,000	

Management of Property Contracts			
(s) Provision for Reserve for Conditional Benefits, Veterans' Land Act		2,100,000	2,600,000

Total grants	444,448,000	478,765,000	477,893,000
--------------	-------------	-------------	-------------

Contributions

Social and Income Support

Summer Canada - Student Employment Program

Health Services

Contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	38,200,000	17,000,000	9,386,000
Contributions to aging veterans to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs	21,213,000	13,782,000	5,872,000
Contributions to New Employment Expansion Development program (NEED) projects			6,000

Total contributions	59,413,000	30,782,000	15,264,000
---------------------	------------	------------	------------

Total grants and contributions	503,861,000	509,547,000	493,157,000
--------------------------------	-------------	-------------	-------------

B. Cost Analysis

Figure 27: Net Cost of Program for the Year 1986-87 (\$000)

	1986-87 Program Expenditures	Add* Other Costs	Total Cost	** Deduct Revenue	Net Cost	Net Cost 1985-86
Veterans Affairs	798,679	19,009	817,688	34,939	782,749	790,031

* Other costs of \$19,009,000 consist of:

- | | |
|--|---------|
| | (\$000) |
| ● accommodation provided without charge by this department | 7,322 |
| ● services provided without charge by other departments: | |
| - accommodation (Public Works) | 7,787 |
| - cheque issue (Supply and Services) | 280 |
| - employee surgical-medical insurance (Treasury Board) | 2,980 |
| - employee compensation (Labour) | 640 |

** Revenue consists of:

- | | |
|---|---------|
| | (\$000) |
| ● receipts credited to revenue (interest on Veterans' Land Act loans) | 9,180 |
| ● provincial hospital insurance plans | 19,040 |
| ● other | 6,719 |

C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program

1. Acts

Allied Veterans Benefits Act
Children of War Dead (Education Assistance) Act
Civilian War Pensions and Allowances Act (Part XI)
Department of Veterans Affairs Act
Fire Fighters War Service Benefits Act
Returned Soldiers' Insurance Act
Soldiers' Settlement Act
Supervisors' War Service Benefits Act
Veterans Benefit Act
Veterans Insurance Act
Veterans' Land Act
Veterans Rehabilitation Act
War Service Grants Act
War Veterans Allowance Act
Womens' Royal Naval Service and the South African
Military Nursing Service (Benefits) Act

2. Regulations

Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations
Guardianship of Veterans' Property Regulations
Last Post Fund Regulations
Pensioners Training Regulations
Vetcraft Shops Regulations
Veterans Burial Regulations
Veterans Estates Regulations
Veterans Treatment Regulations
Veterans Care Regulations

**War Veterans Allowance Board Program
Expenditure Plan**

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
--	-----

Extract from Volume II of Public Accounts	3-5
---	-----

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87	
1. Financial Summary	3-6

B. Recent Performance	
1. Highlights	3-6
2. Review of Financial Performance	3-7

C. Background	
1. Introduction	3-7
2. Legal Mandate	3-7
3. Program Objective	3-7
4. Program Description	3-8
5. Program Organization for Delivery	3-8

D. Planning Perspective and Performance Review	
1. Environment	3-9
2. Update on Previously Reported Initiatives	3-9
3. Program Effectiveness	3-10
4. Resource Justification	3-11

Section II Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	3-13
2. Personnel Costs	3-14
B. Cost Analysis	3-15

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,476,000 in support of the War Veterans Allowance Board Program in 1986-87. The remaining expenditures, estimated at \$183,000 for contributions to employee benefit plans, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
<hr/>			
War Veterans Allowance Board Program			
10	Program expenditures	1,476	1,457
(S)	Contributions to employee benefit plans	183	179
		<hr/>	
Total Program		1,659	1,636

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
<hr/>		
War Veterans Allowance Board Program		
10	War Veterans Allowance Board - Program expenditures	1,476,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates			1985-86 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital	
Appeal, Review, Adjudication and Interpretation 34		1,657	2	1,636
1985-86 Authorized person-years 35				

Extract from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 10 - War Veterans Allowance Board - Program Expenditures	1,495,000	1,495,000	1,351,670
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	171,000	198,000	198,000
Total Program - Budgetary	1,666,000	1,693,000	1,549,670

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Financial Summary

Funding requirements for the War Veterans Allowance Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year are as shown in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change
Appeal, Review, Adjudication and Interpretation	1,659	1,543	116
Authorized person-years	34	35	(1)

Explanation of Change: The change from 1985-86 forecast expenditures (at November 30, 1985) to the financial requirements for 1986-87 is not significant.

Explanation of 1985-86 Forecast: There has not been significant change from the 1985-86 Main Estimates. The 1985-86 forecast (at November 30, 1985) is \$1.5 million or 5.7% less than the 1985-86 Main Estimates of \$1.6 million. (Extracts from Part II of the Estimates, page 3-4.)

B. Recent Performance

1. Highlights

In October 1984, the first level of appeal regarding War Veterans Allowance was transferred to the Veterans Affairs Regional Office from the War Veterans Allowance Board. This not only allowed for faster processing but significantly reduced the number of routine appeals handled by this Board (see page 3-12).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	Actual	1984-85	Change
		Main Estimates	
Appeal, Review, Adjudication and Interpretation	1,550	1,666	(116)
Person-Years	33	35	(2)

Explanation of Change: There is only a minor change from the 1984-85 Main Estimates to the actual expenditures.

C. Background

1. Introduction

This Program provides an appeal and review forum for applicants and recipients who feel they were unjustly denied benefits under the War Veterans Allowance Act, and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act. The programs on which the Board adjudicates are administered by the Department of Veterans Affairs. Initial adjudications are made by a Departmental official to whom the Minister has delegated authority. The Minister may also conduct a review of the initial adjudication. Any adjudication of the Minister, other than under subsection 19(2) of the War Veterans Allowance Act (the Minister's authority to remit overpayments), is subject to appeal to or review by the Board.

2. Legal Mandate

The statutory framework within which the Board functions is set out in the War Veterans Allowance (WVA) Act, Veterans Allowance Regulations, Part XI Civilian War Pensions and Allowances (CWP&A) Act. These Acts and regulations outline the terms and conditions of eligibility for receipt of benefits under the legislation.

3. Program Objective

The objective of the Program is to ensure that veterans and their dependants receive their entitlement under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act.

4. Program Description

The Board's major responsibilities are: to act as a court of appeal for aggrieved applicants and recipients; to review decisions of the Department to ensure that adjudication is consistent with the intent and purview of the legislation, and that the legislation is applied uniformly throughout Canada; to adjudicate pursuant to specific sections of the WVA/CWP&A Acts where the Board has sole jurisdiction; to provide interpretation of the WVA/CWP&A Acts and Regulations; and to advise the Minister on Regulations under the WVA Act. The Precedent Decisions of the Board collectively set out the jurisprudence respecting allowances, and provide guidance to the Department.

5. Program Organization for Delivery

Organization Structure: As shown in Figure 3, the Board is composed of the Chairman, Deputy Chairman, three Members and three Temporary Members who are appointed by the Governor in Council.

The Chairman of the Board has control and direction over the duties to be performed by the other members of the Board and the duties to be performed by such members of the staff of the Department as may be assigned to the Board by the Minister. The Chairman reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Deputy Minister of Veterans Affairs and the Dominion Secretary of the Royal Canadian Legion are additional Members of the Board without remuneration.

The total of 34 person-years authorized for 1986-87 includes eight person-years for a Chairman, a Deputy Chairman, and six Board members. Twenty-six person-years will be utilized by the Board for developing the following organization and support expertise to carry out its mandate.

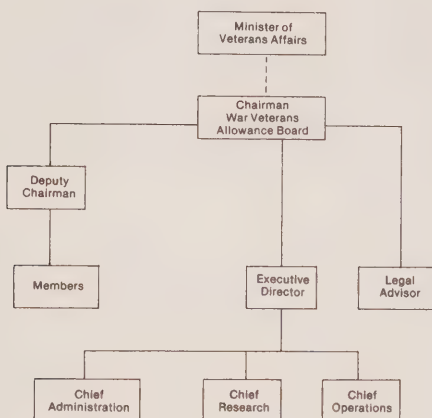
Executive Support Group: Four person-years for providing specialized services to the Chairman, Deputy Chairman and Board Members in the areas of policy and management of resources; operational control; advice on legislative matters; medical aspects of the legislation; development and implementation of activities to ensure the optimum efficiency of the Chairman's office; and stenographic and secretarial requirements. Legal advice to the Board is provided by a full time Legal Advisor attached to the Department of Justice. The Legal Advisor functions as a member of the Executive Support group.

Operations Division: Thirteen person-years for systematic review and the preparation of summaries for those cases that require adjudication by the Board; promulgation of resulting Board decisions, providing services to the Board in the areas of registration and preparation of agenda for cases requiring adjudication; writing official Board minutes; issuing internal policy guidelines, maintaining a library of precedent decisions and related information.

Information and Research Division: Three person-years to provide for the Board's requirements for information and research respecting operational planning and policy development, interpretation and communications.

Administration Division: Six person-years to provide for financial management, personnel management, transcription, administration and other general administrative functions of the Board.

Figure 3: Organization Structure



Planning Perspective and Performance Review

Environment

It is anticipated that the age of the eligible population will generate a high rate of new applications. This will result in a high volume of work in reviewing declined applications.

Update on Previously Reported Initiatives

In October 1984, changes to the War Veterans Allowance Act allowed first level appeals to be handled at the Department of Veterans Affairs Regional Office. These changes resulted in faster processing and significantly reduced the number of appeals to the Board. This enhanced the capability of the Board to review cases. No protection was lost as the applicant or recipient still retained the right to a formal appeal to the Board.

The Regional Office currently provides the Board with a copy of all adjudications to declined applications and all first level appeal adjudications. Support staff at the Board review these adjudications to identify cases where entitlement has been denied. These are summarized and presented to the Board for consideration.

3. Program Effectiveness

The main objective of the War Veterans Allowance Board Program is to ensure that applicants and recipients of allowances receive full entitlement under the legislation. Two main criteria for assessing the effectiveness of the program are: maintenance of an acceptable level of service; and the application of quality control processes.

Until 1985-86 the Board's turnaround target time to issue a ruling on an appeal was 60 days. The recent legislative changes which provide for the hearing of first level appeals by Departmental officials have necessitated a revision of the Board's target turnaround time to 90 days as the easier cases are now resolved at the Departmental level. Appeals now being received by the Board are complex and require more research and consideration. In 1984-85, actual average turnaround time was 84 days per case.

In the area of quality control, the Board's support staff review all cases where the Department declines applications and all cases where the Department rules on first level appeals. Cases reviewed where entitlement has been denied are summarized and presented to the Board for consideration. In addition, the Board support staff, using computer sampling, selectively review other adjudications to ensure uniform and fair application of the legislation. This review process leads to improved initial adjudications based upon a better understanding of Board policy. The periodic issue of Precedent Decisions leads to greater national uniformity in the adjudication process. The relative success of the Board with respect to these efforts is reflected in communications received from veterans, their dependants and the Minister's Office as well as in statistical reports prepared by the Board.

Figure 4 sets out the actual and projected ratio of altered and reversed adjudications by the Board. The ratio of decisions that have been altered or reversed is not indicative of the quality of the majority of first line adjudications because the Board deals with the more complex and difficult cases (this makes up approximately 1% of the cases adjudicated upon). These figures do, however, indicate trends for the more complex cases.

Figure 4: Summary of Adjudications

		Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
		No.	%	No.	%	No.	%
Cases where the Board concurred with decisions:							
●	Appeals	180	60	240	60	217	52
●	Reviews	240	30	204	23	10	23
Cases where Board Altered or Reversed decisions:							
●	Appeals	120	40	180	40	198	48
●	Reviews	560	70	476	77	34	77

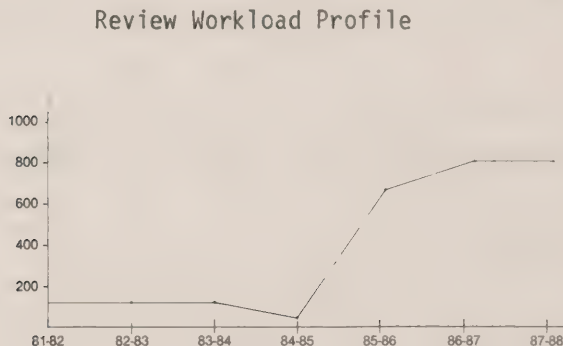
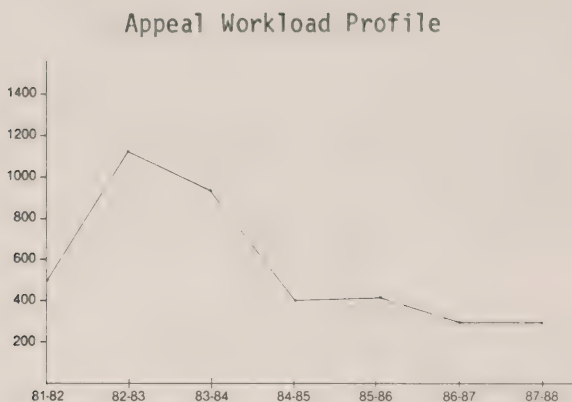
In addition the Board reviewed 25 of its own previous decisions in 1984-85.

4. Resource Justification

Appeals are given priority over the other work of the Board. There is a wide variety of cases, and depending on its complexity, an appeal can take from 20 to 200 person-hours to bring to the final ruling stage. It is therefore not possible to express workload as units of production.

Reviews, like appeals, vary in complexity. In keeping with its mandate to ensure that the veteran receives his/her full entitlement under the Act, the objective of the Board is to increase the number of cases reviewed. With Veterans Affairs Regional Offices now handling first-level appeals, the forecast reflects the Board's plans to significantly increase its review activity. Figure 5 illustrates the level of activity for the planning period.

Figure 5: Profile of Actual and Projected Activity of the Board for the Period 1980-88



* Reflected in 1983-84 figures are 430 cases considered by the Board and returned to the Department for appropriate action. Due to changes introduced to the Acts 1983-84 referrals will decline significantly or disappear in 1985-86 and beyond.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 6: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	1,310	1,200	1,195
Contributions to employee benefit plans	183	179	198
Goods and Services			
Transportation and communication	117	118	75
Professional and special services	25	26	14
All other expenditures	22	18	39
Total operating	1,657	1,541	1,521
Capital	2	2	29
Total expenditures	1,659	1,543	1,550

2. Personnel Expenditures

Figure 7: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management					
Executive	8	8	8	50,350-96,300	60,816
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	15	15	15	13,912-57,987	33,633
Technical					
Social Science Support	2	2	2	12,635-57,764	36,853
Administrative Support					
Clerical	4	4	4	12,932-31,743	23,908
Secretarial	5	5	5	12,636-31,946	24,084
Other		1	1		-

Note:

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 8: Total Cost of Program for the Year 1985-86 (\$000)

	1986-87 Program Expenditures	Add * Other Costs	Total Cost	Total Cost 1985-86
War Veterans Allowance Board	1,659	132	1,791	1,763

* Other costs of \$132,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by Public Works	95
● other services provided without charge by other departments	37

**Pension Review Board Program
Expenditure Plan**

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	4-5
---	-----

Section I Program Overview

A.	Plans for 1986-87	
1.	Highlights	4-6
2.	Financial Summary	4-6
B.	Recent Performance	
1.	Review of Financial Performance	4-7
C.	Background	
1.	Introduction	4-7
2.	Legal Mandate	4-7
3.	Program Objective	4-7
4.	Program Description	4-7
5.	Program Organization for Delivery	4-8
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	4-8
2.	Initiatives	4-9
3.	Program Effectiveness	4-9
4.	Resource Justification	4-9

Section II Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	4-11
2.	Personnel Costs	4-12
B.	Cost Analysis	4-13

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$1,514,000 for the operation of the Pension Review Board Program during the 1986-87 fiscal year. \$186,000 for employee benefits will be met under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Pension Review Board Program			
15	Program expenditures	1,514	1,081
(S)	Contributions to employee benefit plans	186	128
Total Program		1,700	1,209

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
Pension Review Board Program		
15	Pension Review Board - Program expenditures	1,514,000

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates			Total	1985-86 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary Operating	Capital		
Pension Review System	35	1,698	2	1,700	1,209
1985-86 Authorized person-years	25				

**Extract from Volume II
of the Public Accounts**

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 15 - Operating expenditures	901,000	1,041,000	863,535
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	97,000	116,000	116,000
Total Program - Budgetary	998,000	1,157,000	979,535

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

During 1986-87, the Pension Review Board Program expects to accomplish the following:

- to render decisions on 2,500 cases, and to reduce the cases awaiting a hearing to 500 (see page 4-10); and
- to maintain the turnaround time of approximately two months from the date the case is heard to the date the decision is promulgated (see page 4-9).

2. Financial Summary

Funding requirements for the Pension Review Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change
Pension Review System	1,700	1,635	65
Authorized person-years	35	35	-

Explanation of Change: The change from 1985-86 forecast (at November 30, 1985) to the financial requirements for 1986-87 is not significant.

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast (at November 30, 1985) is \$1.6 million or 34.4% higher than the 1985-86 Main Estimates of \$1.2 million (extracts from Part II of the Estimates, page 4-4). This results mainly from the appointment of four additional Board members plus six support staff pursuant to amendments to the Pension Act (Bill C-28).

B. Recent Performance

1. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Pension Review System	980	998	(18)
Person-years	22	22	-

Explanation of Change: There is only a minor change from the 1984-85 Main Estimates to the actual expenditures.

C. Background

1. Introduction

The Pension Review Board, established in 1971 when major revisions were made in the Pension Act, is an independent agency of the federal government reporting to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

2. Legal Mandate

The Pension Review Board's mandate on matters of pension entitlement, amount of pension award and the interpretation of pension legislation comes from Sections 75 to 81 of the Pension Act.

3. Program Objective

The objective of the Pension Review Board Program is to ensure that eligible ex-members of the armed forces, certain civilians and/or their respective dependants receive the full benefits of the Pension Act and related statutes.

4. Program Description

The Pension Review Board is the final tribunal for pension claims under the Pension Act and related statutes and, provides interpretations of the Pension Act.

The procedures followed by the Board in the preparation for the conduct of hearings are informal. Proceedings are non-adversarial and the Board is not permitted to hear oral evidence. It does, however, exercise wide latitude in accepting documentary evidence. Hearings are conducted in both official languages. (A more detailed description of this Program is found in the Portfolio Summary, page 1-3.)

5. Program Organization for Delivery

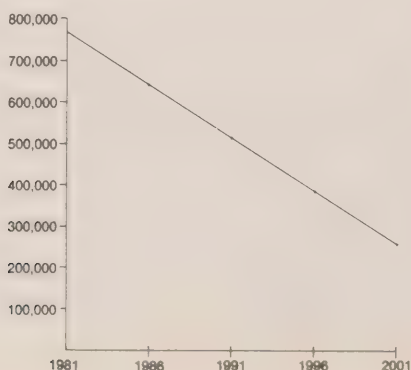
The Board consists of a Chairman, a Deputy Chairman and nine members, six of whom are ad hoc appointments. According to legislation, the Pension Review Board sits and hears appeals in such places in Canada as may be designated by order of the Governor in Council. The Executive Director and related support staff are responsible for providing services in the legal support, secretarial, records management, clerical, financial, personnel and administration fields. The Legal Advisor is responsible for the quality control aspect of decisions, the issuance of the Pension Review Board Reports series, and legal advice to the Chairman and Board members.

D. Planning Perspective

1. Environment

Declines in the overall veteran population are forecast for the next several decades. Figure 3 shows the projected veteran population to the year 2001. The declining veteran population will ultimately result in a decreasing requirement for resources for the Pension Review Board Program. This reduction will be partially offset due to the increasing numbers of veterans' survivors becoming eligible for pensions as a result of legislative changes in the provision of pension benefits. An additional offsetting factor will be the increasing number of pension applications from ex-Regular Forces members.

Figure 3: Veteran Population



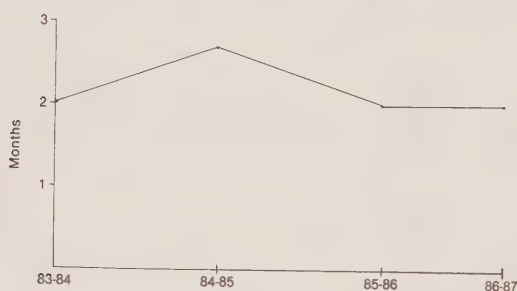
2. Initiatives

In an effort to reduce significantly the number of appeals awaiting to be heard as well as coping with forecasted increase in new appeals being filed before the Board due to an amendment to the Pension Act, the same amendment provided for the appointment of four additional Board members and a related support staff of six at an additional cost of approximately \$434,000 in 1985-86. This is to be extended into the 1986-87 year to bring the number of appeals awaiting hearing down to a reasonable level (see page 4-10).

3. Program Effectiveness

Effective delivery of benefits to the Board's client population has been identified as the most appropriate indicator of program effectiveness, and is defined as the average time, in months, measured from the date the case is heard by three members of the Board to the date the decision is issued. Figure 4 illustrates actual and projected performance in this area.

Figure 4: Average Time to Issue a Decision (Months)



It should be noted that the hearing of an appeal and the issuing of a decision is the culmination of a process which begins some 6-7 months earlier with the initial registration of an appeal with the Board. This processing time, which is quite variable, is beyond the control of the Board since it is during this period that the veteran or his representative prepares his case, including the development of new evidence.

4. Resource Justification

The caseload handled by the Pension Review Board is largely determined by the number of decisions rendered by the Canadian Pension Commission's Assessment and Entitlement Boards. By experience, it has been demonstrated that a large percentage of eligible ex-members of the armed forces and RCMP, certain civilians and/or their respective dependants who are dissatisfied with the decision of the Commission elect to have their cases appealed to the Board. The Board must accept all appeals, hear cases and render decisions. Figure 5 presents actual and projected information on appeal workload for the period 1984-85 to 1986-87.

Figure 5: Appeal Workload

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Appeals awaiting hearing at beginning of year	995	1,355	1,278
Appeals received during the period	2,000	2,200	1,694
Hearings held	2,500	2,560	1,595
Appeals remaining outstanding at year end	495	995	1,355*

*reflects 22 withdrawals

Noting the increase in appeal workload, it would appear that a change in attitude of the veteran population has taken place with respect to the full appeal process. More and more veterans are availing themselves of the appeal procedure allowed under the Pension Act after a decision by the Canadian Pension Commission has been handed down. This, combined with the fact that the Canadian Pension Commission has recently increased its output of decisions, has resulted in an increase in the number of appeals being made to the Board.

The performance measurement system identifies the resource levels required to efficiently and effectively conduct the Board's activities. With changes in its operations and in the format of hearing cases, the Board increased its base of cases disposed from 60 cases per person-year to 71. Although the Board augmented its productivity, a significant increase in the number of appeals, starting in 1985-86, increased the workload by a much greater margin. As indicated on page 4-9, the appointment of four more Board members and related support staff should alleviate this situation.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 6: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
<hr/>			
Personnel			
Salaries and wages	1,332	1,312	775
Contributions to employee benefit plans	186	182	116
Goods and Services			
Transportation and communications	60	51	40
Professional and special services	31	29	22
Other operating expenditures	89	53	19
<hr/>			
Total operating	1,698	1,627	972
<hr/>			
Capital	2	8	8
<hr/>			
Total expenditures	1,700	1,635	980

2. Personnel Costs

Figure 7: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years *			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management					
Executive	11	11	7	50,350-96,300	65,853
Scientific and Professional					
Law	1	1	1	20,523-88,120	48,725
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	2	2	2	13,912-57,987	41,215
Administrative Support					
Clerical	13	13	9	12,932-31,743	20,848
Secretarial	8	8	6	12,636-31,946	22,320

* Includes approved Supplementary Estimates

Note:

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 8: Total Cost of Program for the Year 1986-87 (\$000)

	1986-87 Program Expendi- tures	Add* Other Costs	Total Cost	Total 1985-86
Pension Review Board Program	1,700	152	1,852	1,346

* Other costs of \$152,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by Public Works	115
● other services provided without charge by other departments	37

**Canadian Pension Commission Program
Expenditure Plan**

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
Extract from Volume II of the Public Accounts	5-6
Section I	
Program Overview	
A. Plans for 1986-87	
1. Highlights	5-7
2. Financial Summary	5-8
B. Recent Performance	
1. Highlights	5-9
2. Review of Financial Performance	5-9
C. Background	
1. Introduction	5-10
2. Legal Mandate	5-10
3. Program Objective	5-10
4. Program Description	5-10
5. Program Organization for Delivery	5-11
D. Planning Perspective	
1. Environment	5-14
2. Initiatives	5-15
3. Update on Previously Reported Initiatives	5-15
4. Program Effectiveness	5-15
5. Resource Justification	5-17
Section II	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	5-22
2. Personnel Expenditures	5-23
3. Transfer Payments	5-24
B. Cost Analysis	5-25

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$805,534,000 for the operation of the Canadian Pension Commission Program during the 1986-87 fiscal year. Other operating expenditures, an estimated \$1,776,000 for contributions to employee benefit plans, will be met under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
Canadian Pension Commission Program			
20	Operating expenditures	17,145	17,357
25	Grants and contributions	788,389	748,408
(S)	Contributions to employee benefit plans	1,776	1,799
Total Program		807,310	767,564

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87 Main Estimates
Canadian Pension Commission Program		
20	Canadian Pension Commission - Operating expenditures	17,145,000
25	Canadian Pension Commission - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	788,389,000

Extracts from Part II
of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates					1985-86 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary		Transfer		Total
		Operating	Capital	payments		
Pension Adjudication and Administration	383	18,847	74	788,389	807,310	767,564
1985-86 Authorized person-years	397					

Extract from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
<hr/>			
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 20 - Canadian Pension Commission Program - Operating expenditures	15,789,000	16,496,340	15,431,274
Vote 25 - Canadian Pension Commission Program - The grants listed in the Estimates and con- tributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	716,407,000	716,407,000	670,567,980
	732,196,000	732,903,340	685,999,254
<hr/>			
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	1,473,000	1,694,000	1,694,000
Total Program - Budgetary	733,669,000	734,597,340	687,693,254

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

During 1986-87, the Program's plans include the following:

- to make total benefit payments of some \$788,389,000 to 102,438 pensioners and to 44,753 eligible dependants and others;
- to render decisions on 8,400 new or revised pension applications and on 4,100 cases to its Entitlement and Assessment Boards (see page 5-20 and 5-21);
- to achieve the following average response times: (see page 5-16)
 - less than 90 days to render a decision on initial applications;
 - less than 150 days from certification of readiness to be heard to a decision on an application to either Assessment or Entitlement Boards; and
- further study and possible implementation of recommendations of the Ministerial Task Force on Program Review (see page 5-15).

2. Financial Summary

Funding requirements for the Canadian Pension Commission Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast* 1985-86	Change
Pension Adjudication and Administration	807,310	756,311	50,999
Authorized person years	383	408	(25)

* There has not been a significant change from the 1985-86 Main Estimates.

Explanation of Change: The increase of \$ 51 million in the 1986-87 requirement over the 1985-86 forecast is due mainly to the following major items:

	(\$000)
● an increase in pension payments due to:	
- annual indexing to the Consumer Price Index	35,200
- revision of pension recipient population estimates	4,700
- provisions of Bill C-28	12,900
● an increase of 6 person years to provide continuous validation of pension recipient information	300
● salary and price adjustment increases	700
● a decrease of 20 person years due to a reduction in health monitoring of pension recipients	(1,200)
● a decrease of 11 person years due to a reduction in pension claims backlog	(500)

B. Recent Performance

1. Highlights

In 1984-85, the Program accomplished the following:

- made benefit payments of \$670,567,980 to some 98,965 pensioners and 43,520 dependants, and carried out medical examinations on 18,882 pensioners. These volumes are within 2, 4 and 9% of planned performance.
- although the Commission received a two month increase in workload for first and second level decisions, the corresponding increase in turnaround time was only approximately one month. The higher profile of the Commission under a new Minister was a major contributor in the workload increase.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Pension Adjudication and Administration	687,693	733,669	(45,976)
Person years	381	367	14

Explanation of Change: The difference between actual expenditures and the Main Estimates is mainly due to the following:

(\$000)

- a decrease in estimated pension payments mainly due to a backlog of pension claims adjudication and pension award payments (45,800)
- a decrease of 7 person years resulting from staffing delays (500)
- an increase of 21 person years to conduct continuous health monitoring of pension recipients 680

C. Background

1. Introduction

The Canadian Pension Commission Program consists of the Canadian Pension Commission which reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

The Canadian Pension Commission renders decisions and holds Entitlement and Assessment boards on disability and dependants' pension applications. (A description of this Program is found on page 5-12.)

2. Legal Mandate

Acts governing the operations of the Canadian Pension Commission include: the Pension Act, the Civilian War Pensions and Allowances Act, Parts I to X, which provides for pension awards for disability or death attributable to service during the Second World War in certain organizations closely associated with the Armed Forces, such as the Merchant Navy, and the Compensation for Former Prisoners of War Act.

In addition, the Commission considers claims for pensions under certain other measures, including the Flying Accidents Compensation Regulations, the RCMP Superannuation Act, the RCMP Pension Continuation Act and the Halifax Relief Commission Pension Continuation Act. Payments pursuant to the RCMP Superannuation and Pension Continuation Acts are provided for under the spending authority provided in the Law Enforcement Program of the Ministry of the Solicitor General. The Commission is also the agency through which grants and annuities that accompany some gallantry awards are paid under the Gallantry Gratuities and Annuities Order.

3. Program Objective

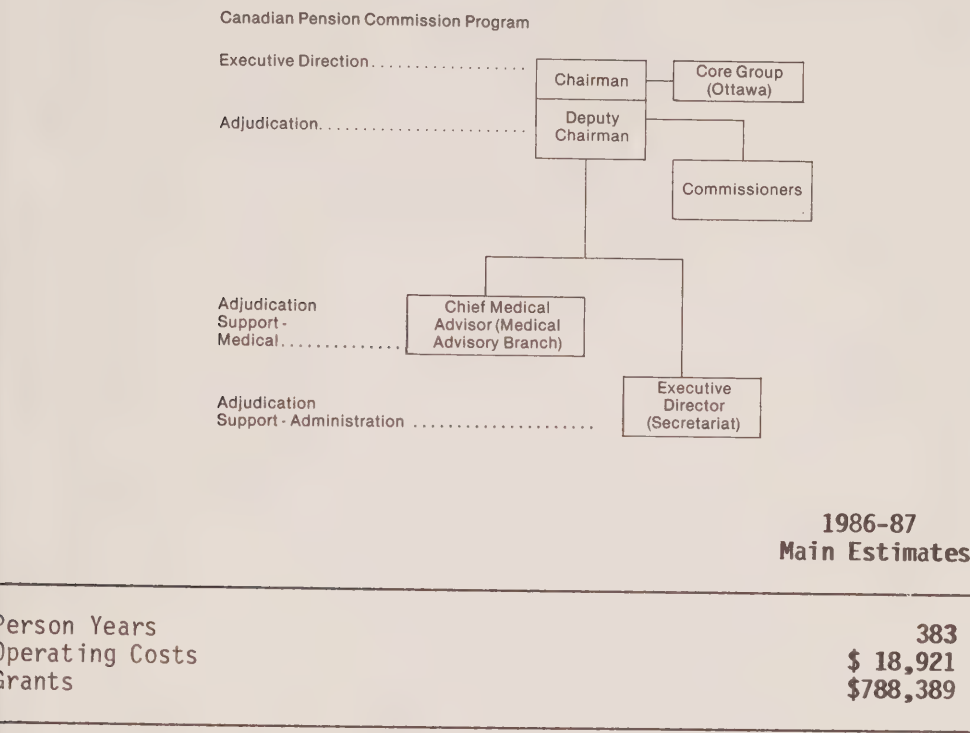
The principal objective of the Canadian Pension Commission Program is to ensure the provision of service related death and disability benefits to eligible ex-members of the Armed Forces, certain civilians and/or their respective dependants.

4. Program Description

The Canadian Pension Commission administers the Pension Act and other related statutes, regulations, and orders, the legislation under which pensions are awarded as compensation for disability or death related to military or other qualified service.

5. Program Organization for Delivery

Figure 3: Organization and Resources (\$000)



The four sub-activities consist of the following:

<u>Sub-Activities</u>	<u>Description</u>	<u>Functions</u>
Executive Direction (4 P/Ys)	The Chairman is the Chief Executive Officer of the Commission. Certain administrative and support services are provided by office staff of the component in Charlot-tetown while a Core Group performs plan-ning, liaison and administrative ser-vices from Ottawa.	Planning and Support to operational planning and as well to the Chairman, Parliamen-tary bodies, Central Agencies, other Agen-cies and the Depart-ment of Veterans Af-fairs, client-oriented agencies and clients.
Adjudication (26 P/Ys)	Composed of a Deputy Chairman, a Secretary, between eight and fourteen Commissioners appointed for terms of up to ten years (renewable) and up to ten additional ad hoc Commissioners ap-pointed for periods of one year (renewable). All are Governor-in-Council appointments. Renders decisions on applications regarding eligibility for, and the amount of benefits to eligible veterans, certain civilians and, or their respective dependants.	First Decisions Entitlement and Assess-ment Board Decisions Ancillary Benefits Decisions Assessment Reviews Trust Fund Decisions
Adjudication Support Medical (37 P/Ys)	Headed by a Chief Medical Advisor and composed of a Deputy Chief Medical Advisor and Head Office Medi-cal Advisors, provides medical advice to the Commission on the evi-dence available in support of claims and on pension matters generally. Writes medical opinions on	Medical Examinations Medical Assessments Field Medical Reviews Head Office Medical Reviews and Quality Control Field Medical Opinions Head Office Medical Opinions

Sub-ActivitiesDescriptionFunctions

Adjudication Support
Administrative
(316 P/Ys)

all individual cases and maintains medical standards. The functions extend into District Offices through the Senior Pension Medical Examiners and Pension Medical Examiners who conduct medical examinations on applicants and pensioners.

Headed by an Executive Director, responsible for providing all managerial and operational support functions and service at Headquarters and in 17 District Offices as well as three sub-offices. Provides support to the adjudicative function by preparing documentation required to enable decisions to be rendered regarding entitlement or level of assessments; provides benefit related information and advice. Provides support to policy and planning initiatives of management and ensures provision of financial, personnel and administrative services to the Commission.

Non-medical Claims Prepared
First Level Cases Prepared
Second Level Cases Prepared
Third Level Cases Prepared
Medical Reviews Typed and Quality Controlled
Boardroom Decisions Typed
Entitlement Board/Assessment Board Decisions Typed
Trust Fund Decisions Typed
Medical Decisions Promulgated
Non-medical Decisions Promulgated
Trust Fund Decisions Promulgated
Ministerial and Other Inquiries
General Correspondence
Entitlement Board/Assessment Board Cases Serviced
Entitlement/Assessment Board Decisions - Field
Ancillary Benefits Cases - Field
Policy and Planning Support
Finance, Personnel and Administration Coordination

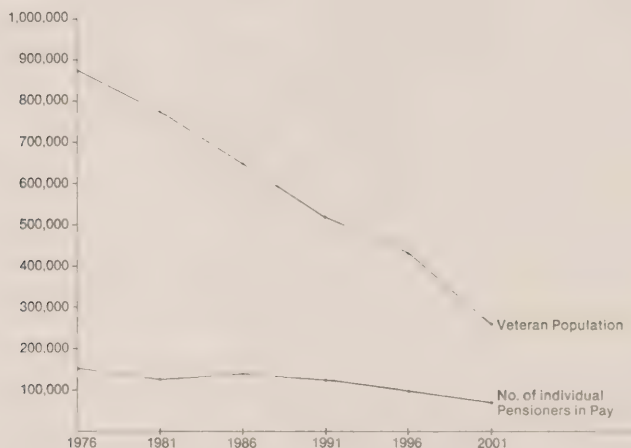
D. Planning Perspective

1. Environment

The more significant environmental factors that affect this Program are:

Aging of Veterans and their Economic Standing: While the veteran population is forecast to decline over the next several decades (see Figure 4), the number of veterans applying for disability pensions has increased at an average annual rate of 15% over the last five years. This increase is principally attributed to the increase in disability as veterans age, to reduced income as they reach retirement age and renewed emphasis by the Commission on resolving cases where doubt exists in favour of the applicant. The declining veteran population will ultimately result in a decreasing requirement for resources for the Canadian Pension Commission Program. This reduction will be partially offset due to the increasing numbers of veterans' survivors becoming eligible for pensions as a result of legislative changes in the provision of pension benefits. An additional offsetting factor will be the increasing number of pension applications from ex-Regular Forces members.

Figure 4: Projected Veteran Population and Number of Individual Pensioners in Pay



2. Initiatives

Ministerial Task Force on Program Review: The Ministerial Task Force on Program Review has proposed several ways in which service to the veteran can be improved. Recommendations put forward include integration of service delivery, consolidation of legislation from 27 acts to one or two and the greater use of private sector health services. During 1986-87 these recommendations will be further studied and some of them implemented. Ultimately the implementation will affect Portfolio organization, and operational policy and procedures.

Life Certificate program: The Life Certificate program (internal audit function to update pensioners records) will be restored, thereby allowing for an improved data base, reduction in future overpayments and a more accurate Ancillary Benefits pay-out. An additional six person-years are required for administration.

Commissioners Pilot Project: A pilot project on the deployment of commissioners at various locations across Canada will be refined. There are no significant additional costs and there should be a savings in delays for cases being heard.

Person Year Reduction Plan: Specific action will be taken to implement the person-year reductions required by the May 1985 Budget. This will be accomplished by reducing the number of discretionary pension medical examinations by 8000 per year, thus eliminating the related number of medical examiners and support staff required.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Improved Client Services: The 1984-85 thrust was on improved client services. In that regard, the Commission concentrated on speeding up the production process itself by using word processors and developing special form letters as well as re-routing the typing of Entitlement and Assessment Boards to the Field. The Commission decreased the average length of time between medical reviews from 6.2 years in 1983-84 to 4.9 in 1984-85. This was accomplished by setting and meeting an 18% productivity increase target.

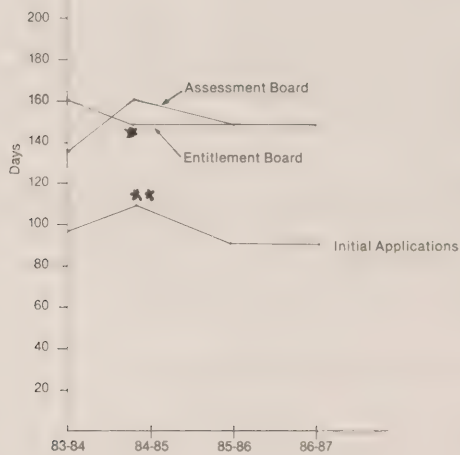
• Program Effectiveness

Criteria for measuring the effectiveness of the Canadian Pension Commission Program must be related to its basic objective of providing benefits to eligible ex-members of the Armed Forces, certain civilians and/or their dependants. The Program's effectiveness can therefore be measured

in respect of its administration of legislation, including the length of the administration process, the extent to which legislation is appropriately interpreted and the relative benefits provided to recipients. Two indicators of the effective delivery of benefits to this client population and their dependants are level of service and amount of pension.

Level of Service: This indicator measures the quality of service to clients in terms of the amount of time required to process an application through the stages of the pension process involving only the Canadian Pension Commission. Figure 5 represents average quarterly trends, in days, in this area and includes projections for fiscal years 1985-86 and 1986-87.

Figure 5: Level of Service Summary (Reductions in Turn Around Time)



- * As of October 1, 1985, the Commission will be responsible only for hearing a case once the Bureau of Pensions Advocates has prepared the case and certified it ready to be heard.
- ** Extremes occurring in one month replaced in calculation by average for year. Even so, a somewhat distorted picture of the year's work is presented for 1984-85, owing to a surge of applications in the last quarter.

Amount of Pension: The basic rate of pension is that amount paid to an unmarried pensioner with a disability assessed at 100%. It was originally established at an amount equivalent to the composite of the salaries of five selected categories of unskilled public servants after income tax was deducted at the rate for a single person in the province with the lowest tax rate. The basic rate was adjusted each January 1st in line with the change in the Consumer Price Index, which was not necessarily equivalent either in time or in amount to that obtained by the five selected categories in wage negotiations. The two have on

occasion, moved apart with the one moving at times ahead and at times falling behind the other. The Commission monitored the composite to ensure relative comparability and recommended, at times, an amendment to the Pension Act to narrow any gap that might have developed. Bill C-28, enacted February 1985, overcomes any previous potential economic disadvantage to the veteran or his/her dependants by adjusting the basic rate each January 1st, not simply by the Consumer Price Index as had previously been done, but by whichever is the greater of the Consumer Price Index or the composite of the selected categories.

5. Resource Justification

The Program's allocation of 383 support and professional person years is justified by its requirements to investigate each claim, medically examine the veteran and to adjudicate claims. The complexity and scope of the legislation is described as follows:

Benefit Payments

Disability Pensions: Under the Pension Act, pensions may be paid to members or former members of the Armed Forces who are suffering a disability due to an injury or a disease or the aggravation of an injury or disease which was incurred during military service in wartime or which arose out of or was directly connected with military service in peacetime.

Disability pensions range from 1% to 100% and are paid in accordance with the extent of disability which is found to exist through medical examination. Medical examiners are guided as to the extent of a disability by a Table of Disabilities which, under the Pension Act, the Commission is required to prepare and maintain. For pensionable disabilities assessed at less than 5%, no monthly pension is payable but the pensioner is entitled to the appropriate single payment as provided in the Schedule of Rates.

The Civilian War Pensions and Allowances Act provides for similar benefits to certain civilians who served in organizations closely associated with the Canadian Armed Forces during World War II.

Survivors Pensions: Following the applicant's or pensioner's death the surviving spouse and eligible children of a deceased pensioner may, upon application, receive either a full pension, or a proportionate pension.

Some benefits are discretionary and the amounts may be altered based on the degree of dependency. Those benefits paid as a right to disability pensioners, spouses and children are not subject to any type of a means or income test and are adjusted annually on the 1st of January. Figure 6 provides examples of payment levels, effective April 1, 1985.

Figure 6 : Scale of Pensions for 100% Disability (\$)

	April 1, 1985* (per month)	January 1, 1986 (per month)
Basic Pension	1,146.83	1,191.56
Additional pension for spouse (equal to 25% of the basic pension)	286.71	297.89
Additional pension for children		
First child (equal to 13% of the basic pension)	149.09	154.90
Second child (equal to 9.5% of the basic pension)	108.95	113.20
Each additional child (equal to 7.5% of the basic pension)	86.01	89.36

* Due to passage of Bill C-28, figures were adjusted on April 1, 1985.

Compensation for Former Prisoners of War: Under the Compensation for Former Prisoners of War Act, veterans may receive compensation depending on the length of imprisonment and the country involved. A veteran may be eligible to receive between 10% and 50% of the 100% disability rate.

Other: A pensioner who is totally disabled and needs assistance to care for himself or herself may, in certain circumstances, be awarded an Attendance Allowance. The amount of the allowance is based on the degree of attendance needed but is limited to \$788.47 monthly in 1986 (\$758.87 monthly in 1985).

Pensioners who are amputees or who must wear special appliances or who require specially made clothing may receive an allowance to compensate for the special apparel. The maximum monthly allowance in 1986 is \$89.33 (\$85.98 in 1985).

When a pensioner is in receipt of a pension for disabilities assessed at 100% and is suffering an exceptional incapacity as a result, an additional monthly allowance in varying amounts may be awarded up to a maximum monthly amount of \$630.78 in 1986 (\$607.10 in 1985).

The Gallantry Gratuities and Annuities Order provides for the payment of an annuity if the recipient of an award for gallantry as listed in the Order is awarded a disability pension, War Veterans Allowance or an annuity under the Canadian Forces Superannuation Act.

In Figure 7, the main variables that affect total expenditures are summarized according to the number of recipients and total payments. This figure illustrates the relative change over a 10 year period.

Figure 7 : Number of Recipients and Total Payments

At March 31	Number of Recipients	Average Monthly Benefit	Total Payments
			(\$000)
1977	141,939	229	391,534
1978	138,891	245	408,591
1979	136,433	265	436,058
1980	135,844	298	486,900
1981	133,829	324	520,525
1982	135,109	331	538,070
1983	141,840	352	599,775
1984	143,399	376	646,883
1985	142,167	395	670,568
1986*	145,090	416	738,808

* projected

Workload

The major elements of the Commission's workload are summarized in Figure 8. The Performance Measurement System (PMS) utilized these 27 elements as output indicators produced by a given person year.

Figure 9 depicts performance indicators used in the PMS regarding applications and decisions.

Figure 8: Major Workload Elements

Component/Product	Estimate 1986-87 Workload	Forecast 1985-86 Workload	Actual 1984-85 Workload	Forecast 1984-85 Workload
Adjudication				
First Decisions	8,400	11,381	6,132	6,655
EB/AB Decisions	4,100	4,116	3,452	3,468
Ancillary Benefits Decisions	3,300	5,300	5,633	5,300
Assessment Changes	3,800	6,500	5,851	5,200
Trust Fund Decisions	250	250	274	250
Adjudication Support - Medical				
Medical Examinations	12,900	19,400	18,882	18,360
Field Medical Reviews	24,000	24,000	24,846	23,000
Field Medical Opinions	1,700	1,700	1,963	1,600
Head Office Medical Opinions	8,800	12,000	11,960	9,275
Head Office Medical Reviews and Quality Control	4,800	4,800	5,587	4,800
Adjudication Support - Administration				
Non-Medical Claims Prepared	29,600	29,600	31,648	31,000
1st Level Claims Prepared	8,400	9,800	7,767	5,500
2nd Level Claims Prepared	3,900	3,900	2,491	2,200
PRB Claims Prepared **	1,560	1,560	-	1,200
Medical Reviews Typed/Quality Control	9,600	14,300	-	13,800
Medical 1st Decisions Typed	8,650	11,650	8,606	6,900
EB/AB Decisions Typed *	800	800	2,661	3,468
Medical Decisions Promulgated	25,400	33,000	32,566	29,600
Non-Medical Decisions Promulgated	11,800	13,000	13,940	12,600
Trust Fund Decisions Promulgated	250	250	271	250
Ministerials and Other Inquiries	3,000	3,700	2,666	2,100
General Correspondence	2,400	2,400	2,400*	2,400
Field Medical Reports	12,900	19,400	18,882	18,360
EB/AB Cases Serviced *	4,100	4,100	3,378	3,468
EB/AB Decisions - Field *	3,300	3,300	-	-
Ancillary Benefits Cases - Field	21,000	21,000	-	-
Life Certificates	27,000	-	-	-

* EB - Entitlement Board

AB - Assessment Board

**PRB - Pension Review Board

Figure 9: Application and Decision Forecast

		Disability	Survivor	Special Awards	Total	Entitlement Board	Sec. 67 (Assessment Board)	Total
84-85	Pending Beginning	1,590	69	51	1,710	1,598(1)	811(1)	2,409
Actual	Net Applications	6,264	250	1,989	8,503	2,380	779	3,159
	Total	7,854	319	2,040	10,213	3,978	1,590	5,568
	Decisions	4,410	218	1,504	6,132	2,525	927	3,452
	Pending End	3,444	101	536	4,081	1,453	663	2,116
85-86	Net Applications	6,425	175	2,200	8,800	2,600	1,300	3,900
	Total	9,869	276	2,736	12,881	4,053	1,963	6,016
	Decisions	8,619	226	2,536	11,381	2,616	1,500	4,116
	Pending End	1,250	50	200	1,500	1,437	463	1,900
86-87	Net Applications	6,200	125	2,075	8,400	2,600	1,350	3,950
	Total	7,450	175	2,275	9,900	4,037	1,813	5,850
	Decisions	6,200	125	2,075	8,400	2,600	1,500	4,100
	Pending End	1,250	50	200	1,500	1,437	313	1,750

(1) Included cases not certified ready to be heard.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 10: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
<hr/>			
Personnel			
Salaries and wages	12,727	11,806	11,362
Contributions to employee benefit plans	1,776	1,643	1,694
Goods and Services			
Transportation and Communications	2,233	2,207	2,388
Professional and special services	1,400	1,202	968
Other operating expenditures	711	771	559
<hr/>			
Total operating	18,847	17,629	16,971
<hr/>			
Capital	74	170	154
<hr/>			
Transfer Payments	788,389	738,512	670,568
<hr/>			
Total expenditures	807,310	756,311	687,693

2. Personnel Expenditures

Figure 11: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management					
Executive	26	26	25	50,350-96,300	60,544
Senior Management	2	2	-	50,350-96,300	56,544
Scientific and Professional					
Medicine	35	49	46	43,156-91,740	68,173
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	37	30	20	13,912-57,987	33,580
Organization and Methods	8	7	4	13,926-57,980	41,352
Program Administration	8	11	10	13,912-57,987	34,407
Welfare Program	28	21	17	14,860-57,980	33,635
Administrative Support					
Clerical	151	183	187	12,932-31,743	23,283
Data Processing	4	3	2	13,352-37,130	17,984
Secretarial	79	79	74	12,636-31,946	21,577
Other	5	3	3	12,665-25,271	19,751

Note:

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Figure 12 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Program.

Figure 12: Details of Transfer Payments (\$)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Grants			
Pensions for disability and death			
The Flying Accidents Compensation Regulations	402,000	446,000	378,000
World War I	85,834,000	110,157,000	84,152,000
World War II	629,672,000	573,507,000	542,472,000
Civilians, World War II	3,066,000	2,146,000	2,042,000
Defence Forces - Peacetime Services	50,810,000	38,825,000	26,394,000
Special Forces (Korea)	16,764,000	11,892,000	13,796,000
Newfoundland Special Awards	19,000	19,000	17,000
Burial Grants	1,728,000	1,413,000	1,201,000
Gallantry Awards - World War II and Special Force	24,000	31,000	28,000
Total grants	788,319,000	738,436,000	670,480,000
Contributions			
Compensation for loss of earnings	70,000	76,000	88,000
Total grants and contributions	788,389,000	738,512,000	670,568,000

B. Cost Analysis

Figure 13: Total Cost of Program for the Year 1986-87 (\$000)

	1986-87 Program Expendi- tures	Add * Other Costs	Total Cost	Total 1985-86
Canadian Pension Commission Program	807,310	1,876	809,186	769,351

* Other costs of \$1,876,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by Public Works	1,211
● other services provided without charge by other departments	665

**Bureau of Pensions Advocates Program
Expenditure Plan**

1986-87

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	6-4
--	-----

Extract from Volume II of the Public Accounts	6-5
---	-----

Section I Program Overview

A.	Plans for 1986-87	
	1. Highlights	6-6
	2. Financial Summary	6-6
B.	Recent Performance	
	1. Highlights	6-7
	2. Review of Financial Performance	6-7
C.	Background	
	1. Introduction	6-8
	2. Legal Mandate	6-8
	3. Program Objective	6-8
	4. Program Organization for Delivery	6-8
	5. Operations	6-9
D.	Planning Perspective	
	1. Environment	6-10
	2. Program Effectiveness	6-10
	3. Resource Justification	6-12

Section II Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
	1. Expenditures by Object	6-13
	2. Personnel Expenditures	6-14
B.	Cost Analysis	6-15

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is sought in these Estimates to spend \$4,906,000 for the operation of the Bureau of Pensions Advocates Program during the 1986-87 fiscal year. \$645,000 for contributions to employee benefit plans will be met under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87	1985-86
		Main Estimates	Main Estimates

Bureau of Pensions Advocates Program			
30	Program expenditures	4,906	4,329
(S)	Contributions to employee benefit plans	645	570
Total Program		5,551	4,899

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1986-87
		Main Estimates

Bureau of Pensions Advocates Program		
30	Bureau of Pensions Advocates - Program expenditures	4,906,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates			1985-86 Main Estimates	
	Authorized person-years	Budgetary Operating Capital			Total
Legal Counselling and Representation	135	5,529	22	5,551	4,899
1985-86 Authorized person-years	118				

Extract from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 30 - Bureau of Pensions			
Advocates - Program Expenditures	4,085,000	4,085,000	4,004,390
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	499,000	576,000	576,000
Total Program - Budgetary	4,584,000	4,661,000	4,580,390

Section I Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

During 1986-87, the Bureau's plans include the following:

- to represent 11,200 applicants for pension with claims and appeals to the Canadian Pension Commission and appeals to the Pension Review Board (see page 6-10);
- to counsel 7,000 applicants with respect to the application of the Pension Act for cases where no claim is made;
- to represent 1,700 applicants with appeals to the War Veterans Allowance Board and Pension Review Board; and
- to maintain established average response times for research, preparation and presentation of pension applications and appeals throughout 1986-87 (see page 6-11).

2. Financial Summary

Actual and forecast resource requirements for the Bureau of Pensions Advocates are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change
Legal Counselling and Representation	5,551	5,412	139
Authorized person-years	135	138	(3)

Explanation of Change: The change from 1985-86 forecast (at November 30, 1985) to the financial requirement for 1986-87 is not significant.

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast (at November 30, 1985) is \$5.5 million or 12.2% higher than the 1985-86 Main Estimates of \$4.9 million (extracts from Part II of the Estimates, page 6-4). This results mainly from resources, 21 person-years and \$.7 million to action amendments to the Pension Act (Bill C-28).

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1984-85 were:

- The Bureau represented 10,804 applicants for pensions and submitted 8,631 new claims and appeals on their behalf. An additional 5,211 applicants received counselling relating to pension entitlement for cases where no claim or appeal could be made.
- The following average response times were achieved in 1984-85:
 - 5.9 months to research, prepare, and submit an initial application to the Canadian Pension Commission
 - 13.2 months to research, prepare, and certify as ready to be heard, an appeal to an Entitlement or Assessment Board of the Canadian Pension Commission. The increase results mainly from the revised definition of turnaround time which now includes the total time the case is with the Bureau.
 - 9.3 months to research, prepare and present an appeal for hearing before the Pension Review Board.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1984-85 Financial Performance (\$000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Legal Counselling and Representation	4,580	4,584	(4)
Authorized person-years	120	114	6

Explanation of Change: Six additional person-years were required to handle increased workload. The change in dollar resources does not correspond due to positions being staffed at a lower level on a temporary basis.

C. Background

1. Introduction

The Bureau provides legal aid to persons seeking to establish claims under the Pension Act R.S., c.207, s.1, and allied statutes and orders or an appeal to the War Veterans Allowance Board. This service is provided by professional advocates and support staff located in 19 cities throughout Canada. The Bureau must accept all requests for assistance from eligible veterans or dependants of deceased veterans. The services of the Bureau are free, but applicants may employ a private lawyer at their own expense or be represented by a service officer of an accredited veterans' organization.

2. Legal Mandate

The legal mandate for the Program is set out in Part II of the Pension Act. The legislation specifically prescribes the duties as: counselling applicants with respect to the application of the Pension Act and related statutes and orders; assisting applicants in the preparation and submission of applications; and arranging for applicants to be represented by a pensions advocate at hearings held under the Act. The War Veterans Allowance Act allows the Bureau to represent applicants in the matter of an appeal to the War Veterans Allowance Board.

3. Program Objective

To ensure that persons seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes or an appeal under the War Veterans Allowance Act have access to an independent professional legal aid service providing a solicitor and client relationship.

4. Program Organization for Delivery

The Pension Act provides that the Bureau is not part of the Department of Veterans Affairs but reports directly to the Minister of Veterans Affairs.

The Bureau of Pensions Advocates is under the direction of a Chief Pensions Advocate appointed by the Governor in Council. The Bureau is divided into two responsibility areas:

- the Deputy Chief Pensions Advocate heads the operational area which researches, prepares, and presents claims to the various adjudicating bodies in the Pensions Program; this includes the 11 District Pensions Advocates and their support staff, as well as Area Advocates and their support staff at Head Office who present appeals to the Pension Review Board and the War Veterans Allowance Board; and

- the Director, Finance, Personnel and Administration and his staff who provide the necessary administrative support to all sections of the Bureau.

The Bureau has a decentralized organization to provide its services. There are 17 District Offices and 2 sub-offices in larger centres across Canada with 17 District Pensions Advocates. In addition, advocates travel to other locations in their districts and interview applicants in their homes when required.

5. Operations

In its role as representative for applicants seeking to establish claims or appeals under the Pension Act and related statutes and orders, or an appeal under the War Veterans Allowance Act, the Bureau performs the following actions:

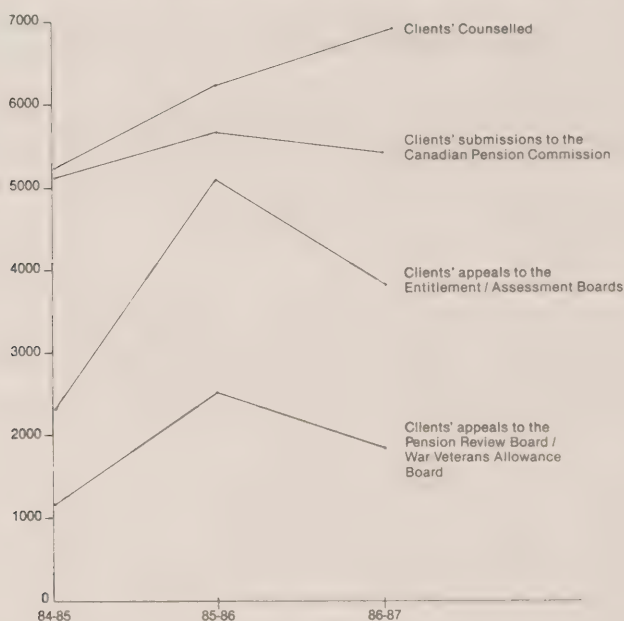
- immediate notification of a new claim to the Canadian Pension Commission (CPC);
- gathering of information in support of the claim, including follow-up correspondence with the client to inform him of the status;
- submission of the prepared application to the CPC for adjudication;
- follow-up of submitted applications and decisions, including counselling with respect to potential appeals;
- notification of appeal to the CPC Entitlement or Assessment Board;
- preparation of Statement of Case and research for additional evidence;
- certification that appeals are ready to be heard by CPC, scheduling the appeal hearings, preparation, and personal appearance at the appeal hearing;
- notification of appeal to the Pension Review Board or the War Veterans Allowance Board, including research and review of the appeal documentation;
- completion of Notice of Readiness, scheduling the appeal hearings at Head Office, preparation, and personal appearance before the Pension Review Board or the War Veterans Allowance Board; and
- follow-up of the appeal hearing, including counselling and explanation of the decision.

D. Planning Perspective

1. Environment

The workload associated with the provision of counselling and representation services by the operations area is directly affected by the overall decline in veteran population. In spite of the decline, however, significant workload increases have occurred due to current economic conditions, aggravation of latent disability due to aging and the fact that most veterans are now approaching retirement age. Figure 3 shows actual and anticipated workload in terms of the number of clients served.

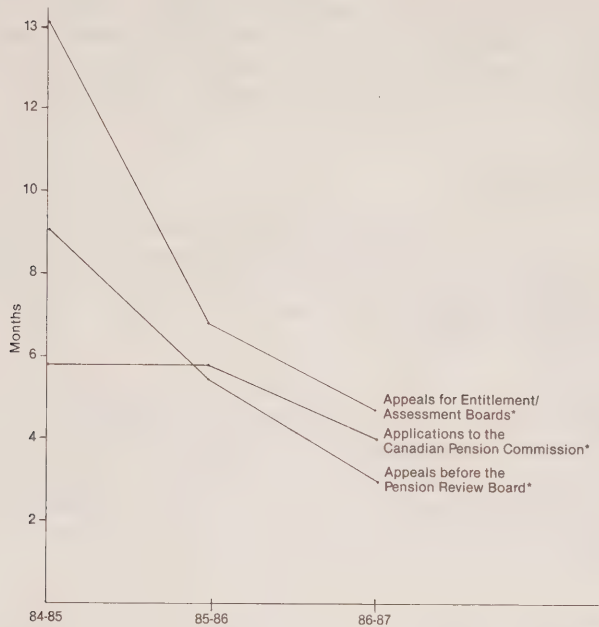
Figure 3: Workload Volumes for the Bureau of Pensions Advocates



2. Program Effectiveness

For the program to be effective, the Bureau must prepare and present each case in a professional manner and have the claim or appeal ready for presentation with minimal delay to the client. Figure 4 reflects the turnaround time for applications and appeals.

Figure 4: Turnaround Time (in months)



results from improvement to the pension process.

On a periodic basis, the Audit and Evaluation Directorate carries out various evaluations of the programs. Recommendations from these evaluations are issued in reports which are provided to managers to assist in improving operations. During 1985, a program evaluation study of the Bureau of Pensions Advocates (BPA), including a client survey and assessment of several operational issues, was completed. The client survey revealed that a majority of clients (72%) are satisfied with the quality of services provided to them by the Bureau. Satisfaction with other dimensions of the BPA services as expressed by survey respondents was as follows:

● location of BPA office	72%
● time to get an appointment	85%
● ease of access	96%
● courteousness/friendliness of BPA staff	96%
● experience no difficulty in dealing with BPA in the language of their choice	97%

In the terms of the commitment and level of effort of the BPA advocates, clients agreed or strongly agreed as indicated:

● advocates made best effort to win case	78%
● advocates kept client informed about progress	68%
● advocates explained reasons for delays in cases	62%
● letters from BPA were easy to understand	90%

In their followup to the Study, the Audit and Evaluation Directorate stated, "A case study of recently submitted cases revealed that the Bureau is meeting its objective of ensuring the highest possible level of entitlement and assessment through the quality of its representation of clients. Representatives from veterans' organizations are satisfied with the impact of BPA services".

3. Resource Justification

The Bureau has traditionally used performance measurement techniques to assist in the determination of resource requirements to meet the demands of anticipated workload fluctuations. Resources for the Estimates year were determined using weight factors relative to the base year evaluations (1984-85).

Four types of work have been identified and accepted as suitable for ongoing work measurement: claims to the Canadian Pension Commission, appeals to Entitlement and Assessment Boards of the Commission, appeals to the Pension Review Board or the War Veterans Allowance Board, and the counselling services to clients where no claims can be made. A method of weighting is used to allocate staff to these types of work, excluding the head office executive and administration personnel.

Figure 5 shows performance measurement information used to determine resource requirements. Workload volume for the 1983-84 year has been recalculated to conform with the current measurement standards.

The increased workload is a direct result of an amendment to the Pension Act. A hearing may now be held with two commissioners instead of three thus increasing the number of hearings and placing a greater demand on the Bureau. The same amendment provides for four additional members to the Pension Review Board, thus permitting more appeals to be heard. This puts a further demand on the Bureau's services.

Figure 5: Performance Data

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	Actual 1983-84
Workload Volume	18,200	19,291	13,842	14,081
Output Weight (PY) *	146.5	168.5	110.6	120.7
PY's Budgeted or Utilized **	127	131	110.6	109.0
Efficiency Index *	115.4	128.6	100.0	110.7

* Base year 1979-80

** Excluding Head Office executive and administration personnel

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object**1. Expenditures by Object****Figure 6: Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and Wages	4,616	4,388	3,774
Contributions to employee benefit plans	645	655	576
Goods and services			
Transportation and communication	179	181	148
Professional and special services	75	79	60
Other operating expenditures	14	49	4
Total operating	5,529	5,352	4,562
Capital	22	60	18
Total expenditures	5,551	5,412	4,580

2. Personnel Expenditures

Figure 7: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management					
Executive	1	1	1	50,350-96,300	71,115
Scientific and Professional					
Law	47	49	43	20,523-88,120	49,527
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	3	3	4	13,912-57,987	36,304
Program Administration	19	19	18	13,912-57,987	27,909
Administrative Support					
Clerical	15	13	5	12,932-31,743	21,779
Secretarial	50	54	49	12,636-31,946	22,534

Note:

The person year column displays the forecast distribution of the authorized person years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Cost Analysis

Figure 8: Total Cost of Program for the Year 1986-87 (\$000)

	1986-87 Operating Expenditures	Add Other Cost	Total Cost	Total Cost 1985-86
Bureau of Pensions Advocates	5,551	507	6,058	5,366

Other costs of \$507,000 consist of:	(\$000)
• accommodation provided without charge by Public Works	363
• other services provided without charge by other Departments	144

B. Analyse des coûts

Tableau 8 : Coût total du Programme en 1986-1987 (en milliers de dollars)

Coût total 1985-1986	Coût total	Plus autres coûts	Dépenses de fonctionnement 1986-1987	Bureau de Services juridiques des pensions
5,366	6,058	507	5,551	

-es autres coûts de \$507,000 comprennent :

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics
 - autres services fournis gratuitement par d'autres ministères
- 363
144
(en milliers de dollars)

Tableau 7 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

[illegible]

6-16 (Programme du Bureau de services juridiques des pensions)

A. Analyse par article
D. Dépenses par article

Tableau 6 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Personnel	4,616	4,388	3,774
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des			
employés	645	655	576
Biens et services			
Transports et communications	179	181	148
Services professionnels			
et spéciaux	75	79	60
Autres dépenses de fonctionnement	14	49	4
Total des dépenses de fonctionnement	5,529	5,352	4,562
Capital	22	60	18
Total des dépenses	5,551	5,412	4,580

L'accroissement de la charge de travail résulte directement d'une modification de la loi sur les pensions. Une audition peut maintenant être tenue devant deux commissaires au lieu de trois, ce qui augmente le nombre d'auditions et accroît la demande imposée au Bureau. La même modification prévoit quatre membres supplémentaires au Conseil de révision des pensions, ce qui permet l'audition d'un plus grand nombre d'appels. Cela impose une demande plus grande à l'égard des services du Bureau.

Tableau 5 : Donnée sur le rendement

Budget des dépenses	Prévu	Réal	Réal		
				1983-1984	1984-1985
1986-1987	1985-1986	1984-1985	1983-1984		
18,200	19,291	13,842	14,081	Extrant pondéré (A-P)	
146.5	168.5	110.6	120.7	A-P utilisés ou prévus dans le Budget	
127	131	110.6	109.0	Indice d'efficience*	
115.4	128.6	100	110.7		

* Année de référence 1979-1980
 ** En excluant le personnel de direction et d'administration de l'Administration centrale.

Pour ce qui est de l'engagement et du niveau de l'effort des avocats du BSJP, les clients ont exprimé ce qui suit :

- absence de difficulté à traiter avec le BSJP dans la langue choisie par le client
- Les avocats déploient tous les efforts possibles pour gagner le cas 78 %
- Les avocats tiennent le client informé des progrès du cas 68 %
- Les avocats ont expliqué les raisons des retards dans les cas 62 %
- Les lettres du BSJP étaient faciles à comprendre 90 %

D'accord ou fortement d'accord

Dans son suivi à l'étude, la Direction de la vérification et de l'évaluation affirme : "Une étude des cas récemment présentés a révélé que le Bureau atteint son objectif d'assurer le plus haut niveau possible d'examen et d'évaluation grâce à la qualité de sa représentation des clients. Les représentants des associations d'anciens combattants sont satisfaits des résultats des services du BSJP."

3. Justification des ressources

Le Bureau emploie depuis longtemps des méthodes de mesure du rendement en vue de déterminer les ressources dont il a besoin pour faire face aux fluctuations prévues de la charge de travail. Les ressources pour l'année budgétaire ont été calculées d'après les coefficients de pondération courants qui se rattachent aux évaluations les plus récentes pour l'année de référence (1984-1985).

Le Bureau a relevé quatre domaines où il serait possible de faire une évaluation continue du travail, c'est-à-dire : les demandes à la Commission canadienne des pensions, les appels devant les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission, les appels devant le Conseil de révision des pensions ou la Commission des allocations aux anciens combattants, et les services de consultations donnés aux clients lorsqu'aucune demande ne peut être présentée. Une méthode de pondération est utilisée pour répartir le personnel dans ces domaines d'exécution; en excluant le personnel de direction et d'administration à l'Administration centrale.

Le tableau 5 montre les données sur la mesure du rendement utilisées pour déterminer les besoins de ressources. Les volumes de la charge de travail pour l'année 1983-1984 ont été recalculés afin qu'ils soient conformes aux normes actuelles de mesure.

- emplacement du bureau du BSJP 72 %
- délai pour obtenir un rendez-vous 85 %
- facilité d'accès 96 %
- attitude courtoise et amicale du personnel du BSJP 96 %

* Résultats de l'amélioration de la procédure applicable aux pensions.

Périodiquement, la Direction de la vérification et de l'évaluation effectue diverses évaluations des programmes. Les recommandations qui résultent de ces évaluations sont publiées dans des rapports qui sont fournis aux gestionnaires pour les aider à améliorer les opérations. En 1985, une étude d'évaluation du Programme du Bureau de services juridiques des pensions (BSJP), qui comprenait une enquête auprès des clients et une évaluation de plusieurs questions opérationnelles, a été faite. L'enquête auprès des clients a révélé que la majorité des clients (72 %) sont satisfaits de la qualité des services qui leur sont fournis par le Bureau. La satisfaction relativement aux autres dimensions des services du BSJP, telle qu'exprimée par les répondants au sondage, a été la suivante :

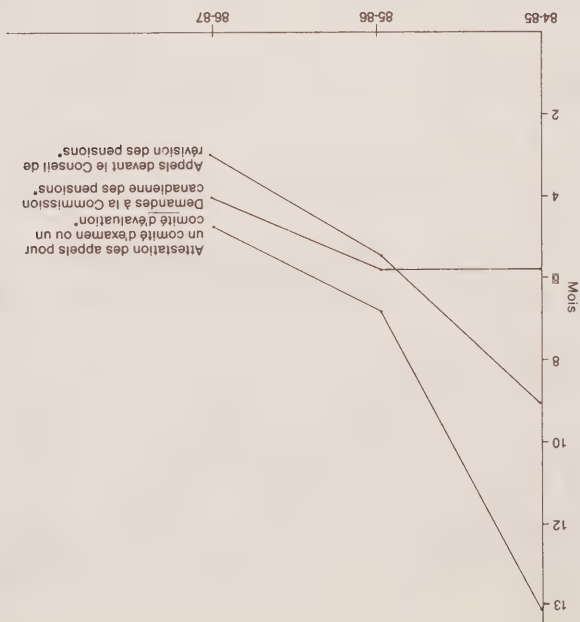
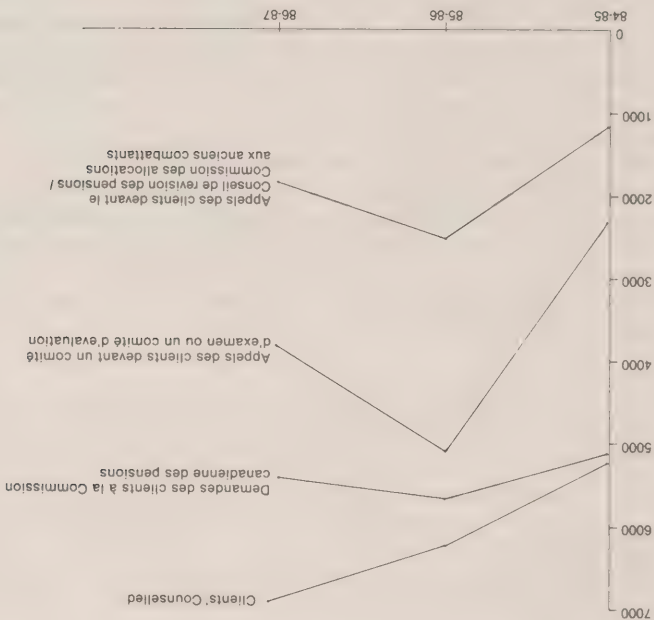


Tableau 4 : Délai de traitement (en mois)

La baisse générale du nombre d'anciens combattants influe directement sur la charge de travail liée à la prestation de services de conseils et de représentation par le secteur d'exécution. Or, malgré cette baisse, la charge de travail augmente sensiblement à cause de la conjoncture économique actuelle, de l'aggravation des invalidités latentes occasionnées par le vieillissement, et du fait que la plupart des anciens combattants atteindront bientôt l'âge de la retraite. Le tableau 3 montre la charge de travail réelle et prévue, en termes de clients servis.

Tableau 3 : Charges de travail prévues du Bureau de services juridiques des pensions



• Efficacité du Programme

Pour que le Programme soit efficace, le Bureau doit préparer et présenter chaque cas de façon professionnelle et faire en sorte que l'appel ou la demande soit prêt(e) à être présentée dans le plus bref délai possible, pour ne pas faire attendre le client. Le tableau 4 indique le délai de traitement des demandes et des appels.

5. Fonctionnement

A titre de représentant des requérants qui désirent établir leur droit à pension ou interjeter appel en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes, ou interjeter appel en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants, le Bureau s'acquitte des tâches suivantes :

- communication immédiate d'une nouvelle demande à la Commission canadienne des pensions (CCP);
- collecte des renseignements à l'appui de la demande, ce qui comprend la correspondance subséquente avec le client pour l'informer de la situation de la demande;
- présentation de la demande préparée à la CCP pour que celle-ci rende une décision;
- suivi des demandes présentées et des décisions rendues, ce qui comprend une consultation relative aux appels éventuels;
- communication de l'appel au comité d'examen ou au comité d'évaluation de la CCP,
- préparation de l'Exposé du cas et recherche d'éléments de preuve supplémentaires;
- attestation des appels qui sont prêts à être entendus par la CCP, établissement d'un calendrier des auditions de l'appel, préparation de celles-ci et comparution en personne à l'audition de l'appel;
- communication de l'appel au Conseil de révision des pensions ou à la Commission des allocations aux anciens combattants, ce qui comprend la recherche et l'examen de la documentation de l'appel;
- préparation de l'Avis de continuation, établissement du calendrier des auditions de l'appel à l'Administration centrale, préparation de celles-ci et comparution en personne devant le Conseil de révision des pensions ou la Commission des allocations aux anciens combattants; et
- suivi de l'audition de l'appel, ce qui comprend une consultation et une explication de la décision.

2. Mandat légal

Le mandat légal à l'égard du Programme figure dans la partie II de la Loi sur les pensions. La Loi stipule les fonctions de façon précise : conseiller les requérants en ce qui touche l'application de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes; aider les requérants à préparer et à présenter leurs demandes; et prendre les dispositions nécessaires afin que les requérants soient représentés par un avocat-conseil des pensions lors d'auditions tenues en vertu de la Loi. La Loi sur les allocations aux anciens combattants permet au Bureau de représenter les requérants dans ce qui se rapporte à un appel devant la Commission des allocations aux anciens combattants.

3. Objectif du Programme

Veiller à ce que les personnes qui désirent établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes ou qui interjettent appel devant la Commission des allocations aux anciens combattants aient accès à un service d'aide juridique complet et autonome fournissant une relation d'avocat-client.

4. Plan d'exécution du Programme

Aux termes de la Loi sur les pensions, le Bureau ne fait pas partie du ministère des Affaires des anciens combattants, mais rend des comptes directement au ministre des Affaires des anciens combattants.

Le Bureau de services juridiques des pensions est dirigé par un chef avocat-conseil des pensions nommé par le gouverneur en conseil. Le Bureau se divise en deux domaines de responsabilité :

- le sous-chef avocat-conseil des pensions dirige le secteur d'exécution qui est chargé de dépouiller, de préparer et de présenter les demandes aux divers organismes de décision dans le cadre du Programme des pensions. Ce secteur comprend 17 avocats-conseils de district des pensions et leur personnel de soutien, ainsi que les avocats-conseils régionaux et leur personnel au Conseil de révision des pensions et à la Commission des allocations aux anciens combattants; et

- le directeur, Finances, Personnel et Administration et son personnel fournissent le soutien administratif nécessaire à toutes les sections du Bureau.

Les services du Bureau sont dispensés par un effectif décentralisé. Il existe 17 bureaux au district et 2 bureaux auxiliaires, répartis dans les grands centres du Canada, dans lesquels travaillent 17 avocats-conseils de district des pensions. De plus, les avocats-conseils se rendent à d'autres endroits dans leurs districts et interviennent les requérants dans leur foyer s'il y a lieu.

Tableau 2 : Rétrospective du rendement financier (en milliers de dollars)

2. Rétrospective du rendement financier

1984-1985			
	Budget principal	Réel	
(4)	4,584	4,580	Conseils et représentation juridiques
6	114	120	Années-personnes autorisées

Explication de la différence : Six années-personnes supplémentaires ont été nécessaires pour s'acquitter de la charge de travail accrue. La différence dans les ressources en dollars ne correspond pas parce que des postes ont été dotés à un niveau inférieur d'une façon temporaire.

C. Données de base

1. Introduction

Le Bureau fournit une aide juridique aux personnes qui désirent établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions S.R. chap. 207, art. 1, et des lois et ordonnances connexes ou interjeter appel devant la Commission canadienne des pensions. Ce service est assuré par des avocats-conseils professionnels et un personnel de soutien dans 19 villes au Canada. Le Bureau doit accepter toutes les demandes d'aide des anciens combattants admissibles ou des personnes à charge d'anciens combattants décédés. Les services du Bureau sont gratuits, mais les requérants peuvent reténir, à leurs frais, les services d'un avocat exerçant en clientèle privée, ou encore être représenté par un agent des services d'une association d'anciens combattants reconnue.

Explication de la différence : La différence entre les prévisions de 1985-1986 (au 30 novembre 1985) et les besoins financiers de 1986-1987 n'est pas importante.

Explication des prévisions de 1985-1986 : Les prévisions de 1985-1986 (au 30 novembre 1985) sont de 5.5 millions de dollars ou 12.2 % de plus que le Budget des dépenses principal de 1985-1986 qui était de 4.9 millions de dollars. (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 6-4). Cela provient surtout des ressources, 21 années-personnes et le montant de 0.7 million de dollars nécessaires pour réaliser les modifications de la Loi sur les pensions (Projet de loi C-28).

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme au cours de 1983-1984 ont été les suivants:

- Le Bureau a représenté 10,804 requérants qui ont présenté des demandes de pension et il a présenté 8,631 nouvelles demandes et appels en leur nom. De plus, 5,211 autres requérants ont reçu des conseils dans des cas pour lesquels aucune demande ni aucun appel ne pouvaient être présentés.

- Les délais d'exécution suivants ont été atteints en 1984-1985 :

- 5.9 mois pour réunir des preuves, préparer et présenter une première demande à la Commission canadienne des pensions;
- 13.2 mois pour réunir des preuves, préparer un appel devant un comité d'examen ou un comité d'évaluation de la Commission canadienne des pensions et attester que cet appel est prêt à être entendu. L'augmentation résulte surtout de la définition révisée du délai d'exécution qui comprend maintenant la durée totale pendant laquelle le cas se trouve au Bureau de services juridiques des pensions; et
- 9.3 mois pour réunir des preuves, préparer et présenter un appel devant le Conseil de révision des pensions.

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

Au cours de 1986-1987, le Bureau compte pouvoir s'acquitter des tâches suivantes :

- représenter 11,200 requérants qui présenteront des demandes de pension et des appels à la Commission canadienne des pensions et qui interjetteront appel au Conseil de révision des pensions (voir page 6-11).

- conseiller 7,000 requérants au sujet de l'application de la Loi sur les pensions dans les cas pour lesquels aucune demande ne sera présentée;

- représenter 1,700 requérants dans des appels devant la Commission des allocations aux anciens combattants et le Conseil de révision des pensions; et

- respecter, tout au long de l'année financière 1986-1987, les délais d'exécution moyens fixés pour la préparation et la présentation des demandes de pension et des appels, et les recherches faites à ces fins (voir page 6-12).

2. Etat financier récapitulatif

Les besoins de ressources réels et prévus du Bureau de services juridiques des pensions figurent au tableau 1.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Conseils et représentation juridiques	Années-personnes autorisées		
	135	138	(3)
5,551	5,412	139	
Budget des dépenses 1986-1987		Prévu* 1985-1986	Différence

Extraits de la Partie II

Programme par activité

(en milliers de dollars)

Budget principal 1986-1987

Années- personnes autorisées	Budgetaire Fonction- nement	Depenses en capital	Total	Budget principal 1985-1986
135	5,529	22	5,551	4,899

Conseils et
représentation
juridiques

Années-personnes
autorisées
1985-1986

118

Extrait du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits de 1984-1985

(en dollars)

Budget principal
Total des crédits
Utilisation réelle

Depenses budgetaires votées

Crédit 30 - Bureau de services
juridiques des pensions -
Depenses du Programme

Depenses budgetaires statutaires

Contributions aux régimes
d'avantages sociaux des
employés

499,000	576,000	4,584,000	4,661,000	4,580,390
---------	---------	-----------	-----------	-----------

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$4,906,000 pour le fonctionnement du Programme du Bureau de services juridiques des pensions au cours de l'année financière 1986-1987. Des dépenses de \$645,000 pour les avantages sociaux des employés seront faites en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	
Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986

Programme du Bureau de services juridiques des pensions	
30 Dépenses du Programme	4,906
(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	645
	570

Total du Programme	
	5,551
	4,899

Crédits - Libellé et sommes demandées

Numéros de crédits (en dollars)	
Budget principal 1986-1987	

Programme du Bureau de services juridiques des pensions	
30 Bureau de services juridiques des pensions - Dépenses du Programme	4,906,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 6-4

Extrait du volume II des Comptes publics 6-5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987 6-6

1. Points saillants 6-6

2. Etat financier récapitulatif 6-6

B. Rendement récent 6-7

1. Points saillants 6-7

2. Rétrospective du rendement financier 6-8

C. Données de base 6-8

1. Introduction 6-8

2. Mandat légal 6-9

3. Objectif du Programme 6-9

4. Plan d'exécution du Programme 6-9

5. Fonctionnement 6-10

D. Perspective de planification 6-11

1. Contexte 6-11

2. Efficacité du Programme 6-11

3. Justification des ressources 6-13

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article 6-15

1. Dépenses par article 6-15

2. Dépenses en personnel 6-16

B. Analyse des coûts 6-17

Programme du Bureau de
services juridiques des pensions
Plan de dépenses
1986-1987

Tableau 13 : Coût total du Programme en 1986-1987 (en milliers de dollars)

B. Analyse des coûts

Dépenses de fonctionnement	Plus autres coûts	Cout total	Total
1986-1987	coûts	total	1985-1986
Programme de la Commission canadienne des pensions	807,310	1,876	809,186
			769,351

* Les autres coûts de \$1,876,000 sont constitués comme suit :
(en milliers de dollars)

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics 1,211
- autres services fournis gratuitement par d'autres ministères 665

servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Paiements de transfert

Le tableau 12 résume toutes les dépenses au chapitre des subventions et des contributions du Programme.

Tableau 12 : Détail des paiements de transfert

			Budget des dépenses					
			1986-1987			Prévu		
			1985-1986			Réal		
			1984-1985					
Subventions	Pensions d'invalidité et de décès		402,000	446,000	378,000			
	Decret sur le paiement d'indemnités dans le cas d'accidents d'aviation		85,834,000	110,157,000	84,152,000			
	Première Guerre mondiale		629,672,000	573,507,000	542,472,000			
	Civils, Seconde Guerre mondiale		3,066,000	2,146,000	2,042,000			
	de paix		50,810,000	38,825,000	26,394,000			
	Contingent spécial (Corée)		16,764,000	11,892,000	13,796,000			
	Indemnités spéciales (Terre-Neuve)		19,000	19,000	17,000			
	Allocations d'inhumation		1,728,000	1,413,000	1,201,000			
	Récompenses pour bravoure		24,000	31,000	28,000			
	Seconde Guerre mondiale et contingent spécial							
	Total des subventions		788,319,000	738,436,000	670,480,000			
Contributions	Indemnisation pour perte de gains		70,000	76,000	88,000			
	Total des subventions et contributions		788,389,000	738,512,000	670,568,000			

2. Dépenses en personnel

Tableau 11 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement annuel moyen 1986-1987	Années-personnes autorisées				échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1986-1987
	86-87	85-86	84-85			
Gestion	26	26	25	50,350-96,300	50,350-96,300	60,544
Direction						56,544
Gestion supérieure	2	2	-	50,350-96,300		
Scientifique et professionnelle	35	49	46	43,156-91,740		68,173
Administration et service extérieur						
Services administratifs	37	30	20	13,912-57,987		33,580
Organisation et méthodes	8	7	4	13,926-57,980		41,352
Administration des programmes	8	11	10	13,912-57,987		34,407
Programmes de bien-être social	28	21	17	14,860-57,980		33,635
Soutien administratif						
Commis aux écritures	151	183	187	12,932-31,743		23,283
Traitement mécanique						
Technique des données	4	3	2	13,352-37,130		17,984
Secrétariat	79	79	74	12,636-31,946		21,577
Autres	5	3	3	12,665-25,271		19,751

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments

Section II

Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 10 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		
	1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Personnel	12,727	11,806	11,362
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des			
employés	1,776	1,643	1,694
Biens et services			
Transports et			
communications	2,233	2,207	2,388
Services professionnels			
et spéciaux	1,400	1,202	968
Autres dépenses de fonctionnement	711	771	559
Total des dépenses de	18,847	17,629	16,971
Fonctionnement			
Capital	74	170	154
Paie ^m ents de transfert	788,389	738,512	670,568
Total des dépenses	807,310	756,311	687,693

Tableau 9 : Prévision des demandes et des décisions

[illegible]

(1) Comprend les cas non certifiés prêts pour l'audition.

Les principaux éléments de la charge de travail de la Commission sont résumés au tableau 8. Le système de la mesure du rendement (SMR) a utilisé ces 27 éléments comme indicateurs des résultats produits par une année-personne donnée.

Tableau 8 : Principaux éléments de la charge de travail

5-22 (Programme de la Commission canadienne des pensions)

Tableau 7 : Nombre de bénéficiaires et prestations totales

Au 31 mars	Nombre de bénéficiaires	Versement mensuel moyen	Prestations totales
			(en milliers de dollars)
1977*	141,939	229	391,534
1978	138,891	245	408,591
1979	136,433	265	436,058
1980	135,844	298	486,900
1981	133,829	324	520,525
1982	135,109	331	538,070
1983	141,840	352	599,775
1984	143,399	376	646,883
1985	142,167	395	670,568
1986*	145,090	416	738,808

* Projection

Indemnités d'anciens prisonniers de guerre : En vertu de la loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, les anciens combattants peuvent toucher des indemnités en fonction de la durée de leur captivité et du pays visé. Un ancien combattant peut toucher entre 10 % et 50 % d'une pleine pension d'invalidité.

Autres : Le pensionné qui est atteint d'invalidité totale et qui requiert des soins peut, dans certains cas, se voir octroyer une allocation de soins. Le montant de l'allocation est en fonction de l'importance des soins requis, mais il est limité à \$788.47 par mois en 1986 (\$758.87 par mois en 1985).

Les pensionnés qui ont subi des amputations ou qui doivent porter des prothèses ou des vêtements spécialement taillés peuvent recevoir une allocation d'indemnisation à l'égard de ces prothèses ou vêtements. L'allocation mensuelle maximale en 1986 est de \$89.33 (\$85.98 en 1985).

Le pensionné qui reçoit une pension à l'égard d'invalidités évaluées à 100 % et qui souffre d'une incapacité exceptionnelle par suite de ces invalidités peut se voir octroyer une allocation mensuelle supplémentaire dont le montant varie, mais ne peut dépasser \$630.78 par mois en 1986 (\$607.10 en 1985).

L'ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure prévoit le versement d'une rente lorsque le bénéficiaire d'une récompense pour bravoure, signalée dans l'ordonnance, reçoit une pension d'invalidité, une allocation d'ancien combattant ou une rente en vertu de la loi sur la pension de retraite des forces canadiennes.

Le tableau 7 résume les principales variables qui influent sur les dépenses totales, selon le nombre de bénéficiaires et de prestations totales. Il illustre ainsi les différences relatives au cours d'une période de 10 ans.

La loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils prévoit l'octroi de prestations semblables à certains civils qui ont servi au sein d'organismes étroitement associés aux forces armées canadiennes pendant la Seconde Guerre mondiale.

Pensions de survivants : Après le décès du requérant ou du pensionné, le conjoint survivant et les enfants admissibles d'un pensionné décédé peuvent recevoir, sur demande, soit une pleine pension, soit une pension proportionnelle.

Les prestations versées, en vertu d'un droit aux bénéficiaires d'une pension d'invalidité, à leurs conjoints et à leurs enfants ne font l'objet d'aucun genre d'examen des besoins ou du revenu et sont rajustées le premier jour de janvier chaque année. Le tableau 6 donne des exemples des taux de paiement à compter du 1er avril 1985.

Tableau 6 : Echelle des pensions d'invalidité de 100 % (en dollars)

	1er janvier 1985* (par mois)	1er janvier 1986 (par mois)
Pension de base	1,146.83	1,191.56
Pension supplémentaire pour le conjoint (équivalent à 25 % de la pension de base)	286.71	297.89
Pension supplémentaire pour les enfants Premier enfant (équivalent à 13 % de la pension de base)	149.09	154.90
Deuxième enfant (équivalent à 9.5 % de la pension de base)	108.95	113.20
Chaque enfant additionnel (équivalent à 7.5 % de la pension de base)	86.01	89.36

* A cause de l'adoption du projet de loi C-28, les chiffres ont été rajustés au 1er avril 1985.

Les pensions d'invalidité vont de 1 % à 100 % et sont versées en fonction du degré d'invalidité constaté à l'examen médical. Pour établir le degré d'invalidité, les médecins examinateurs se servent de la table des invalidités qui, aux termes de la Loi sur les pensions, doit être préparée et tenue par la Commission. Quant aux invalidités ouvrant droit à pension qui sont évaluées à moins de 5 %, le pensionné ne reçoit aucune pension mensuelle, mais il a droit au versement unique approprié qui est prévu au Barème des taux.

Pensions d'invalidité : En vertu de la loi sur les pensions, des pensions peuvent être versées aux membres et aux anciens membres des forces armées souffrant d'une invalidité causée par une blessure ou une maladie ou l'aggravation d'une blessure ou d'une maladie qui est survenue pendant le service militaire en temps de guerre ou qui est consécutive ou directement liée au service militaire en temps de paix.

Païement des prestations

L'affectation au programme de 383 années-personnes professionnelles et de soutien est justifiée par le fait qu'il faut enquêter sur chaque demande de pension, faire subir un examen médical à l'ancien combattant et rendre des décisions sur les demandes. La complexité et la portée de la législation sont décrites comme suit :

5. Justification des ressources

Montant de la pension : Le taux de base de la pension est le montant accordé à un pensionné seul dont l'invalidité est évaluée à 100 %. Il a été initialement établi à un montant équivalent au traitement moyen de cinq catégories de fonctionnaires non spécialisés, après déduction de l'impôt sur le revenu au taux prévu pour une personne seule dans la province où le taux d'imposition est le moins élevé. Le taux de base était rajusté le 1^{er} janvier chaque année en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation, qui n'était pas nécessairement équivalent, pour ce qui est du temps ou de la quantité, au taux obtenu dans les négociations salariales par les cinq catégories choisies. Les deux taux ont, occasionnellement différé, l'un dépassant parfois l'autre ou étant parfois dépassé par l'autre. La Commission a surveillé attentivement la moyenne globale afin de s'assurer que les deux taux étaient comparables et elle a recommandé parfois une modification de la loi sur les pensions afin de diminuer tout écart qui pouvait s'être établi. Le projet de loi C-28, adopté en février 1985, corrige tout désavantage financier qui pouvait exister antérieurement pour l'ancien combattant ou les personnes à sa charge en rajustant le taux de base, le 1^{er} janvier de chaque année, pas simplement sur l'indice des prix à la consommation, comme cela se faisait auparavant, mais sur le plus élevé des deux critères que sont l'indice des prix à la consommation et la moyenne globale des catégories choisies.

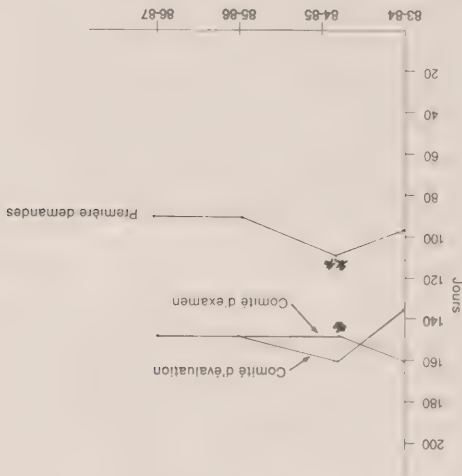
4. Efficacité du Programme

Pour mesurer l'efficacité du Programme de la Commission canadienne des pensions, il faut tenir compte de son objectif fondamental d'octroyer des prestations à d'anciens membres admissibles des forces armées, à certains civils ou aux personnes à leur charge. On peut donc mesurer l'efficacité du Programme selon la façon dont il applique les dispositions législatives y compris la durée du processus d'administration, la mesure dans laquelle les dispositions législatives sont bien interprétées, et les prestations connexes qui sont accordées aux bénéficiaires. Le niveau de service et le montant de la pension sont deux indicateurs de la distribution efficace des prestations à la population des clients et aux personnes à leur charge.

Niveau de service : Cet indicateur permet d'évaluer la qualité des

services offerts aux clients, selon le délai nécessaire pour traiter une demande aux différentes étapes de la procédure applicable aux pensions, en ce qui concerne la Commission canadienne des pensions seulement. Le tableau 5 expose, en jours, les tendances trimestrielles, de même que les projections pour les années financières 1985-1986 et 1986-1987.

Tableau 5 : Sommaire du niveau de service (réduction du délai d'exécution)



* A compter du 1^{er} octobre 1985, la Commission n'est responsable de l'audition d'un cas qu'une fois que le Bureau de services juridiques des pensions a préparé le cas et l'a certifié prêt à être entendu.

** Extrêmes qui surviennent au cours d'un mois remplacés dans le calcul par la moyenne de l'année. Même ainsi, une image de l'année un peu déformée est présentée pour 1984-1985, par suite d'une forte augmentation des demandes pendant le dernier trimestre.

2. Initiatives

Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes : Le groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes a proposé plusieurs moyens grâce auxquels il est possible d'améliorer le service aux anciens combattants. Les recommandations présentées comprennent l'intégration de la prestation des services, une refonte de la législation pour que les 27 lois qui la constituent soient réduites à une ou deux et une plus grande utilisation du secteur privé des services de santé. Au cours de 1986-1987, ces recommandations seront étudiées, davantage et certaines d'entre elles seront appliquées. Finalement, cette mise en application aura des effets sur l'organisation du portefeuille et sur la politique et les procédures opérationnelles.

Programme de certificat de vie : Le Programme de certificat de vie (fonction de vérification interne pour la mise à jour des dossiers des pensionnés) sera restauré, ce qui permettra une amélioration de la base de données, une réduction des futurs trop-payés et un versement plus exact des prestations supplémentaires. Six années-personnes additionnelles sont nécessaires pour l'administration.

Projet pilote des commissaires : Un projet pilote sur la répartition des commissaires à divers endroits dans tout le Canada sera amélioré. Il n'y aura pas de coûts supplémentaires importants, il devrait y avoir des économies dans les retards de l'audition des cas.

Plan de réduction des années-personnes : Le nécessaire sera fait pour mettre en application les réductions en années-personnes requises par le Budget de mai 1985. Cela sera réalisé en réduisant de 8,000 par année le nombre d'examens médicaux discrétionnaires faits en vue d'une pension, ce qui supprimera le nombre correspondant de médecins examinateurs et du personnel de soutien nécessaires à cette fin.

3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

Amélioration des services aux clients : En 1984-1985, l'accent a été mis sur l'amélioration des services aux clients. A cette fin, la Commission s'est appliquée à accélérer le processus de production lui-même en utilisant des machines de traitement de textes et en préparant des lettres-formulaires spéciales ainsi qu'en réacheminant au niveau local la dactylographie des travaux des comités d'examen et des comités d'évaluation. Le Commission a diminué de 6.2 années en 1983-1984 à 4.9 années en 1984-1985 la durée moyenne du temps qui sépare les révisions médicales. Ceci a été réalisé en fixant et en atteignant un objectif de 18 % d'accroissement de la productivité.

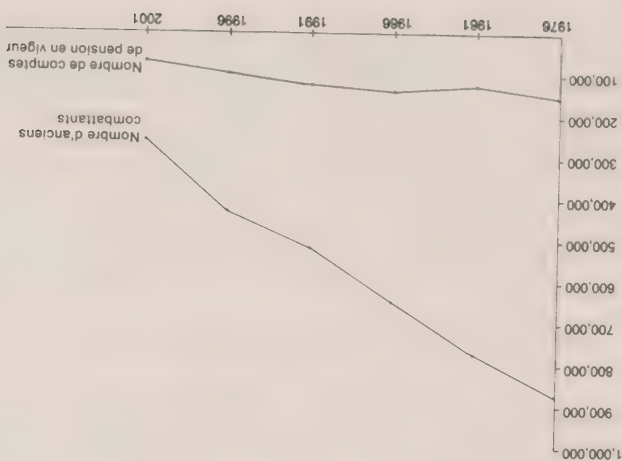
D. Perspective de planification

1. Contexte

Les facteurs les plus importants du contexte qui influencent le Programme sont les suivants :

Vieillesse des anciens combattants et leur situation financière :
Même si la population des anciens combattants est prévue diminuer au cours des prochaines décennies (voir le tableau 4), le nombre des anciens combattants qui demandent des pensions d'invalidité a augmenté à un rythme annuel moyen de 15 % au cours des cinq dernières années. Cette augmentation est surtout attribuable à l'augmentation des invalidités à mesure que les anciens combattants vieillissent, à la réduction du revenu quand ils atteignent l'âge de la retraite et à un accent renouvelé mis par la Commission sur la résolution des cas lorsqu'un doute existe en faveur du requérant. La diminution du nombre d'anciens combattants finira par entraîner une baisse des besoins de ressources pour le Programme de la Commission canadienne des pensions. Cette diminution sera compensée, en partie, par le nombre croissant de survivants d'anciens combattants qui deviendront admissibles à une pension à la suite de modifications apportées aux mesures législatives en matière de pensions, et aussi par l'augmentation du nombre de demandes de pension présentées par d'anciens membres des forces régulières.

Tableau 4 : Prévisions du nombre d'anciens combattants et du nombre de pensionnés ayant des comptes en vigueur



Sous-activités	Description	Fonctions
	assure la prestation de services financiers, de personnel et administratifs à la Commission.	décisions des comités d'examen et des comités d'évaluation.
		Dactylographie des décisions du Fonds fiduciaire.
		Promulgation des décisions des fiduciaires.
		Promulgation des décisions non médicales.
		Promulgation des décisions des fiduciaires.
		Demandes de renseignements au Ministère et autres demandes de renseignements.
		Correspondance générale.
		Services aux cas soumis aux comités d'examen et aux comités d'évaluation.
		Décisions des comités d'examen/ d'évaluation - Niveau local.
		Cas relatifs aux prestations supplé- mentaires - Niveau local.
		Soutien de la politique et de la planification.
		Coordination avec les finances, le personnel et l'Administration.

Préparation de demandes pour des décisions non médicales.
Préparation des cas de deuxième instance.
Préparation des cas de troisième instance.
Dactylographie et contrôle de la qualité des révisions médicales.
Dactylographie des décisions rendues à la salle du conseil.
Dactylographie des

Ce groupe est dirigé par un directeur général, chargé de toutes les fonctions et du service de soutien de la gestion et des opérations à l'Administration centrale et à 17 bureaux de district et 3 bureaux auxiliaires. Il fournit un soutien à la fonction de décisions en préparant la documentation nécessaire pour permettre de rendre des décisions au sujet de l'admissibilité ou du niveau des évaluations; il donne des renseignements et des conseils au sujet des prestations. Il fournit un soutien aux initiatives de la gestion concernant la politique et la planification et il

Soutien des décisions - Administratif (316 A-P)

Examen médicaux
Évaluations médicales.
Révisions médicales au niveau local.
Révisions médicales et contrôle de la qualité par l'AC.
Opinions médicales au niveau local
Opinions médicales de l'AC.

Ce groupe est dirigé par un conseiller médical en chef et il se compose d'un sous-conseiller médical en chef et des conseillers médicaux de l'AC; il donne à la Commission des conseils médicaux sur la preuve présentée à l'appui des demandes et sur les questions relatives aux pensions en général. Il rédige des opinions médicales sur tous les cas particuliers et il soutient les normes médicales. Ses fonctions s'étendent aux bureaux de district par l'intermédiaire du médecin examinateur supérieur des pensions et des médecins examinateurs des pensions qui font subir des examens médicaux aux requérants et aux pensionnés.

Soutien des décisions - Médical (37 A-P)

Fonctions

Description

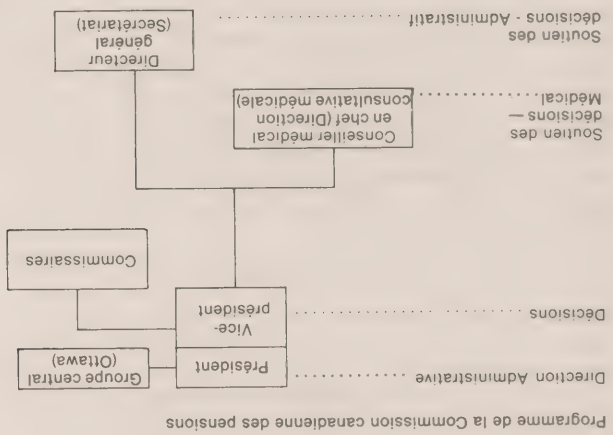
Sous-activités

Les quatre sous-activités sont les suivantes :

Sous-activités	Description	Fonctions
Direction administrative (4 A-P)	Le président est chef du conseil d'administration de la Commission. Certains services administratifs et de soutien sont fournis par le personnel du bureau de la composante de Charlottetown tandis qu'un groupe central s'occupe de la prestation de services de planification, de liaison et d'administration à partir d'Ottawa.	Planification et soutien de la planification opérationnelle ainsi que du président, des organismes parlementaires, des organismes centraux, d'autres organismes et du ministère des Affaires des anciens combattants et des organismes dont les services sont axés sur les clients ainsi que des clients.
(26 A-P)	Le groupe se compose d'un vice-président, d'une secrétaire, de 8 à 14 commissaires nommés dont le mandat peut durer jusqu'à 10 ans (renouvelable) et il peut comporter jusqu'à 10 autres commissaires spéciaux nommés pour une période d'un an (renouvelable). Tous sont nommés par le gouverneur en conseil. Le groupe statue sur toutes les premières demandes relatives à l'admissibilité aux prestations et au montant de celles-ci pour les anciens combattants admissibles, certains civils et les personnes à leur charge respective.	Demandes de première instance. Décisions du comité d'évaluation. Décisions relatives aux prestations supplémentaires. Évaluations. Décisions du Fonds fiduciaire.

3. Objectif du Programme
 4. Description du Programme
 5. Plan d'exécution du Programme
- Le principal objectif du Programme de la Commission canadienne des pensions canadiennes, à certains civils et aux personnes à leur charge respective, consiste à assurer le versement aux anciens membres admissibles des Forces de prestations pour un décès ou une invalidité liés au service militaire. La Commission canadienne des pensions applique la Loi sur les pensions et d'autres lois, ordonnances et règlements connexes, législation en vertu de laquelle des pensions sont accordées en dédommagement d'une invalidité ou d'un décès attribuable au service militaire ou à tout autre service admis.

Tableau 3 : Organigramme et ressources (en milliers de dollars)



Budget principal
1986-1987
(en milliers de dollars)

Années-personnes
Coûts de fonctionnement
Subventions

383
18,921
788,389

(en milliers
de dollars)

- diminution de sept années-personnes résultant de retards dans la dotation en personnel (500)
- augmentation de 21 années-personnes pour effectuer des examens continus de la santé des bénéficiaires d'une pension.

680

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme de la Commission canadienne des pensions se compose de la Commission canadienne des pensions qui rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants.

La Commission canadienne des pensions rend des décisions et tient des séances d'audition par des comités d'examen et des comités d'évaluation à l'égard des demandes de pensions d'invalidité et de pensions de personnes à charge. (Une description de ce Programme se trouve à la page 5-12.)

2. Mandat légal

Les activités de la Commission canadienne des pensions sont régies, notamment par la Loi sur les pensions, les parties I à X de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, qui prévoient l'octroi de pensions à l'égard d'invalidités ou de décès imputables au service pendant la Seconde Guerre mondiale dans certaines organisations étroitement associées aux forces armées, comme la marine marchande; et la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre.

En outre, la Commission étudie des demandes de pensions en vertu d'autres dispositions législatives, notamment le Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation, la Loi sur la continuation de retraite de la Gendarmerie royale du Canada, la Loi sur la prise en charge des prestations de la Commission de secours d'Halifax. Les paiements en vertu de la Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada et de la Loi sur la continuation de la pension de la Gendarmerie royale du Canada sont prévus dans l'autorisation de dépenses contenue dans le Programme d'application de la Loi du ministère du Solliciteur général. La Commission est également chargée du paiement de gratifications et de rentes attachées à certaines décorations pour bravoure, en vertu de l'ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure.

B. Rendement récent
1. Points saillants

En 1984-1985, le Programme a réalisé les travaux suivants :

- Il a fait des paiements de prestations de \$670,567,980 à environ 98,665 pensionnés et 43,520 personnes à leur charge, et il a fait subir des examens médicaux à 18,882 pensionnés. Ces volumes sont tous compris dans les 2,4 et 9% du rendement prévu.
- Bien que la Commission ait eu une augmentation de deux mois de sa charge de travail pour les demandes de première et de deuxième instance, l'augmentation correspondante des délais d'exécution n'a été que d'un mois environ. Le rendement élevé de la Commission sous la gouverne d'un nouveau Ministre a contribué grandement à l'augmentation du volume de travail.

2. Rétrospective du rendement financier

Tableau 2: Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
	Réel	Budget Principal	Différence
Décisions relatives aux pensions et administration	687,693	733,669	(45,976)
Années-personnes	381	367	14

(en milliers de dollars)

Explication de la différence : La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal est surtout attribuable aux facteurs suivants :

- diminution des paiements estimatifs de pensions attribuable surtout à un arriéré de travail concernant les décisions relatives aux demandes de pension et les paiements à la suite de l'octroi d'une pension (45,800)

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987	Prévu* 1985-1986	Différence		
			Décisions relatives aux pensions et administration	Années-personnes autorisées
807,310	756,311	50,999		
383	408	(25)		

* Il n'y a pas eu de différence notable par rapport au Budget des dépenses principal de 1985-1986.

Explication de la différence : L'augmentation de 51 million dollars dans les besoins de 1986-1987 par rapport aux prévisions de 1985-1986 est attribuable surtout aux principaux postes suivants :

- augmentation des paiements de pensions attribuable :

- à l'indexation annuelle sur l'indice des prix à la consommation

35,200

- à une révision de l'estimation du nombre des bénéficiaires d'une pension

4,700

- aux dispositions du projet de loi C-28

12,900

- augmentation de six années-personnes devant fournir une validation continue des renseignements sur les bénéficiaires d'une pension

300

- augmentations du rajustement des salaires et des prix

700

- diminution de 20 années-personnes attribuable à une réduction des examens de la santé des bénéficiaires d'une pension

(1,200)

- diminution de 11 années-personnes attribuable à une réduction de l'arrière de travail des demandes de pension.

(500)

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

En 1986-1987, les plans du Programme sont les suivants :

- faire des paiements totaux de prestations d'environ \$788,389,000 à 102,438 pensionnés et à 44,753 personnes à leur charge et autres personnes qui sont admissibles;
- rendre des décisions sur 8,400 nouvelles demandes d'octroi ou de révision des pensions et sur 4,100 appels à être entendus par ses comités d'examen et ses comités d'évaluation (voir pages 5-22 et 5-23);
- parvenir aux délais moyens d'exécution ci-après : (voir page 5-17)

- moins de 90 jours pour rendre une décision à l'égard des premières demandes;

- moins de 150 jours entre la date d'attestation à laquelle une demande est prête à être entendue jusqu'à la date à laquelle une décision est rendue par les comités d'évaluation ou les comités d'examen; et

- étudier davantage et éventuellement mettre en application les recommandations du Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes (voir page 5-16).

2. Etat financier récapitulatif

Les besoins financiers du Programme de la Commission canadienne des pensions tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours sont indiqués au tableau 1.

Utilisation des crédits de 1984-1985

(en dollars)			
Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle	
			\$
Dépenses budgétaires votées			
Credit 20 - Programme de la Commission canadienne des pensions - Dépenses de fonctionnement.....	15,789,000	16,496,340	15,431,274
Credit 25 - Commission canadienne des pensions - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor..	716,407,000	716,407,000	670,567,980
<hr/>			
	732,196,000	732,903,340	685,999,254
<hr/>			
Dépenses budgétaires statutaires			
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.....	1,473,000	1,694,000	1,694,000
<hr/>			
Total du Programme - Budgétaire	733,669,000	734,597,340	687,693,254

Extraits de la Partie II

du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées

Numéros

des

crédits (en dollars)

Budget principal
1986-1987

Programme de la Commission canadienne des pensions

Commission canadienne des pensions -
Dépenses de fonctionnement

17,145,000

Commission canadienne des pensions -
Subventions inscrites au Budget et con-
tributions, le montant inscrit à
chacun des postes pouvant être modifié
sous réserve de l'approbation du Conseil
du Trésor

788,389,000

Programme par activité

(en milliers de dollars)

Budget principal 1986-1987

Années -
personnes
autorisées
Budgetaire
Fonction-
Depenses
 Paiements
Total
Budget
principal
1985-1986

Examen, jugement
et adminis-
tration des
pensions

383 18,847 74 788,389 807,310 767,564

Années-personnes
autorisées
1985-1986

397

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$805,534,000 pour l'exécution du Programme de la Commission canadienne des pensions durant l'exercice financier 1986-1987. Les autres dépenses de fonctionnement estimées à \$1,776,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Credits (en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
Programme de la Commission canadienne des pensions			
20	Dépenses de fonctionnement	17,145	17,357
25	Subventions et contributions	788,389	748,408
(5)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1,776	1,799
Total du Programme		807,310	767,564

Extrait de la Partie II du Budget des dépenses	5-4
Extrait du volume II des Comptes publics	5-6

Section I

Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987	5-7
1. Points saillants	5-7
2. État financier récapitulatif	5-7
B. Rendement récent	5-9
1. Points saillants	5-9
2. Rétrospective du rendement financier	5-9
C. Données de base	5-10
1. Introduction	5-10
2. Mandat légal	5-10
3. Objectif du Programme	5-11
4. Description du Programme	5-11
5. Plan d'exécution du Programme	5-11
D. Perspective de planification	5-15
1. Contexte	5-15
2. Initiatives	5-16
3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement	5-16
4. Efficacité du Programme	5-17
5. Justification des ressources	5-18
E. Analyse par article	5-24
1. Dépenses par article	5-24
2. Dépenses en personnel	5-25
3. Paiements de transfert	5-26
B. Analyse des coûts	5-27

Section II

Renseignements supplémentaires

Programme de la Commission
canadienne des pensions
Plan de dépenses
1986-1987

B. Analyse des coûts

Tableau 8 : Coût total du Programme en 1986-1987 (en milliers de dollars)

Dépenses du Programme 1986-1987	Plus autres coûts*	Coût total	Total 1985-1986
1,700	152	1,852	1,346
Programme du Conseil de révision des pensions			

* Les autres coûts de \$152,000 sont constitués comme suit :

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics 115
 - autres services fournis gratuitement par d'autres ministères 37
- (en milliers de dollars)

2. Coûts du personnel

Tableau 7 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour l'échelle des le traitement annuel moyen	Années-personnes autorisées *			Provision pour l'échelle des le traitement annuel moyen
	84-85	85-86	86-87	
Gestion	11	11	11	65,853
Scientifique et professionnelle	1	1	1	48,725
Administration et services	2	2	2	41,215
Soutien administratif	13	13	13	20,848
Secrétariat	6	8	8	22,320

* Comprend les années-personnes approuvées dans le Budget des dépenses

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition des années-personnes autorisées pour le Programme par groupe professionnel. La colonne de l'échelle des traitements actuelle montre les échelles de traitement par groupe professionnel au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Tableau 6 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses			
	1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985	
Personnel	1,332	1,312	775	Traitements et salaires Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés
Biens et services	186	182	116	
Transports et communications	60	51	40	
Services professionnels et spéciaux	31	29	22	
Autres dépenses de fonctionnement	89	53	19	
Total des dépenses de fonctionnement	1,698	1,627	972	
Capital	2	8	8	
Total des dépenses	1,700	1,635	980	

Tableau 5 : Charge de travail des appels

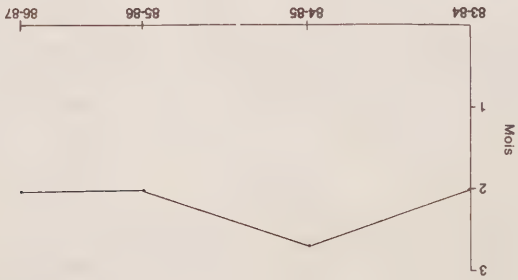
Budget des dépenses	1986-1987	Prévu	1985-1986	Réal	1984-1985
Appels en attente d'audition au début de l'année	995	1,355	1,278		
Appels reçus durant la période	2,000	2,200	1,694		
Auditions	2,500	2,560	1,595		
Appels non réglés à la fin de l'année	495	995	1,355 *		

* tient compte de 22 retraits

Devant l'augmentation de la charge de travail des appels, il semblerait que l'attitude de l'ensemble des anciens combattants a évolué en ce qui a trait au processus complet des appels. De plus en plus d'anciens combattants se prévalent de la procédure d'appel autorisée par la loi sur les pensions après qu'une décision a été rendue par la Commission canadienne des pensions. Cela, joint au fait que la Commission canadienne des pensions a récemment augmenté la production de ses décisions, a causé une augmentation du nombre des appels présentés au Conseil.

Le système de la mesure de la performance détermine les niveaux des ressources nécessaires pour la réalisation efficiente et efficace des activités du Conseil. Grâce à des changements dans ses opérations et dans le mode de présentation de l'audition des cas, le Conseil a augmenté le nombre moyen de cas réglés de 60 cas par année-personne à 71. Bien que le Conseil ait augmenté sa productivité, un accroissement considérable du nombre des appels, à partir de 1985-1986, a accru la charge de travail par une marge beaucoup plus grande. Tel qu'indiqué à la page 4-9, la nomination de quatre autres membres du Conseil et du personnel de soutien subordonné devrait améliorer cette situation.

Tableau 4 : Temps moyen pour rendre une décision (en mois)

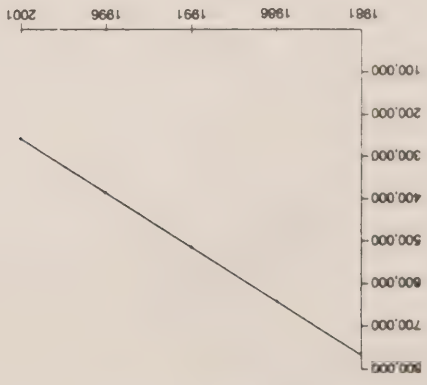


Il convient de noter que l'audition d'un appel et la décision rendue sont le point culminant d'un processus qui débute de six à sept mois plus tôt par l'inscription initiale d'un appel au Conseil. Ce temps de traitement, qui est très variable, échappe au contrôle du Conseil car c'est au cours de cette période que l'ancien combattant ou son représentant prépare le cas, notamment par l'établissement d'une nouvelle preuve.

4. Justification des ressources

Le nombre de demandes à entendre par le Conseil de révision des pensions dépend, en grande partie, du nombre de décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission canadienne des pensions. L'expérience a prouvé qu'un pourcentage élevé d'anciens membres des forces armées et de la GRC, certains civils et (ou) les personnes à leur charge respectives, insatisfaits de la décision rendue par la Commission, choisissent d'interjeter appel devant le Conseil. Le Conseil doit recevoir tous les appels, entendre les demandes et rendre une décision. Le tableau 5 présente des données réelles et projetées sur la charge de travail des appels pendant la période de 1984-1985 à 1986-1987.

Tableau 3: Nombre d'anciens combattants



2. Initiatives

Dans un effort pour diminuer considérablement le nombre des appels attendant une audition, tout en tenant compte de l'augmentation prévue des nouveaux appels présentés devant le Conseil, par suite d'une modification de la loi sur les pensions, cette même modification prévoyait la nomination de quatre autres membres du Conseil et six membres du personnel de soutien subordonné à un coût additionnel d'environ \$434,000 en 1985-1986. Ceci doit s'étendre à l'année 1986-1987 pour réduire à un niveau raisonnable le nombre des appels qui attendent une audition (voir page 4-11).

3. Efficacité du Programme

La distribution efficace des prestations à la population cliente du Conseil a été reconnue comme la mesure la plus appropriée de l'efficacité du Programme et elle est définie comme la durée moyenne, en mois, mesurée à partir de la date à laquelle le cas est examiné par trois membres du Conseil jusqu'à la date à laquelle la décision est rendue. Le tableau 4 montre le rendement réel et prévu dans ce domaine.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme du Conseil de révision des pensions consiste à assurer aux anciens membres admissibles des Forces canadiennes, à certains civils et aux personnes à leur charge respective la réception de toutes les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la Loi sur les pensions et des lois connexes.

4. Description du Programme

Le Conseil de révision des pensions est le tribunal de dernière instance en matière de demandes de pension présentées en vertu de la Loi sur les pensions et des textes législatifs connexes ainsi que de l'interprétation des dispositions de la Loi sur les pensions. Les modalités de préparation et de tenue des auditions que suit le Conseil sont informelles. Il n'y a pas de partie adverse aux auditions et le Conseil n'est pas habilité à entendre des preuves orales. Il joue toutefois d'une grande latitude pour ce qui est des preuves écrites. Les auditions du Conseil peuvent se tenir dans les deux langues officielles. (Une description plus détaillée de ce Programme se trouve au Résumé du Portefeuille, page 1-4.)

5. Plan d'exécution du Programme

Le Conseil est formé d'un président, d'un vice-président et de neuf membres, dont six sont nommés à titre spécial. Conformément aux dispositions législatives, le Conseil de révision des pensions siège et entend les appels n'importe où au Canada suivant les directives données par le gouverneur en conseil. Le directeur général et le personnel de soutien subordonné sont chargés de fournir des services dans les domaines suivants : aide juridique, secrétariat, gestion des documents, travail de bureau, finances, personnel et administration. Le conseiller juridique est chargé du contrôle de la qualité des décisions, de la publication des séries de rapports du Conseil de révision des pensions et des avis juridiques à donner au président et aux membres du Conseil.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Il est prévu que le nombre global d'anciens combattants diminuera au cours des prochaines décennies. Le tableau 3 indique le nombre d'anciens combattants prévu jusqu'en l'an 2001. La diminution du nombre d'anciens combattants finira par entraîner une baisse des besoins de ressources pour le Programme du Conseil de révision des pensions. Cette diminution sera compensée, en partie, par le nombre croissant de survivants d'anciens combattants qui deviendront admissibles à une pension à la suite de modifications apportées aux mesures législatives en matière de pensions, et aussi par l'augmentation du nombre de demandes de pension présentées par d'anciens membres des forces régulières.

Explication des prévisions de 1985-1986 : Les prévisions de 1985-1986 (au 30 novembre 1985) sont de 1.6 million de dollars ou 34.4 % de plus que le Budget des dépenses principal de 1985-1986 qui était de 1.2 million de dollars (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 4-4). Cette augmentation résulte surtout de la nomination de quatre autres membres du Conseil ainsi que du personnel de soutien par suite des modifications de la Loi sur les pensions (Projet de loi C-28).

B. Rendement récent

1. Rétrospective du rendement financier

Tableau 2 : Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985		
Réel	Budget principal	Différence
<hr/>		
980	998	(18)
<hr/>		
22	22	-
<hr/>		
Années-personnes		

Explication de la différence : Il n'y a qu'une différence mineure entre le Budget des dépenses principal de 1984-1985 et les dépenses réelles.

C. Données de base

1. Introduction

Le Conseil de révision des pensions, créé en 1971 lorsque d'importantes modifications furent apportées à la Loi sur les pensions, est un organisme indépendant du gouvernement fédéral qui rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants.

2. Mandat légal

Les attributions du Conseil de révision des pensions relativement à la détermination du droit à pension et du montant à verser, et à l'interprétation de la Loi sur les pensions, émanent des articles 75 à 81 de la Loi sur les pensions.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

En 1986-1987, le Programme du Conseil de révision des pensions compte réaliser les travaux suivants :

- rendre des décisions dans 2,500 cas et réduire à 500 le nombre des cas qui attendent une audition (voir page 4-11); et
- maintenir le délai d'exécution d'environ deux mois entre la date de l'audition du cas et celle à laquelle la décision est promulguée (voir page 4-10).

2. Etat financier récapitulatif

Les besoins financiers du Programme du Conseil de révision des pensions tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours sont indiqués au tableau 1.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Différence
1,700	1,635	65
35	35	-
Années-personnes autorisées		

Explication de la différence : La différence entre les dépenses prévues de 1985-1986 (au 30 novembre 1985) et les besoins financiers de 1986-1987 n'est pas importante.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars)			
Budget principal 1986-1987	Années- personnes autorisées	Budgetaire Fonction- Dépenses	en capital
Budget principal 1985-1986	Total		

Système de
révision des
pensions

Années-personnes
autorisées
1985-1986

25

Extrait du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits de 1984-1985

(en dollars)			
Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle	

Dépenses budgétaires votées

Crédit 15 - Dépenses de
fonctionnement

Dépenses budgétaires statutaires

Contributions aux régimes
d'avantages sociaux des
employés

Total du Programme - Budgétaire

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,514,000 pour le Programme du Conseil de révision des pensions au cours de l'exercice financier 1986-1987. Des dépenses de \$186,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Credits (en milliers de dollars)	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
----------------------------------	----------------------------	----------------------------

Programme du Conseil de
révision des pensions

15	Dépenses du Programme	1,514	1,081
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	186	128

Total du Programme

1,700	1,209
-------	-------

Credits - Libellé et sommes demandées

Nuéros des credits (en dollars)	Budget principal 1986-1987
--	-------------------------------

Programme du Conseil de révision des pensions

15	Conseil de révision des pensions - Dépenses du Programme
----	---

1,514,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 4-4

Extrait du volume II des Comptes publics 4-5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

2. État financier récapitulatif

B. Rendement récent

1. Rétrospective du rendement financier

C. Données de base

1. Introduction

2. Mandat légal

3. Objectif du Programme

4. Description du Programme

5. Plan d'exécution du Programme

D. Perspective de planification

1. Contexte

2. Initiatives

3. Efficacité du Programme

4. Justification des ressources

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

2. Coûts du personnel

B. Analyse des coûts

4-12

4-13

4-14

B. Analyse des coûts

Tableau 8 : Coût total du Programme en 1986-1987 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonction- nement 1986-1987	Plus autres coûts*	Coût total	Coût total 1985-1986		
				Commission des allocations aux anciens combattants	
				1,659	132
				1,791	1,763

* Les autres coûts de \$132,000 comprennent:

- locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics
- autres services fournis gratuitement par d'autres ministères

37

95

(en milliers
de dollars)

Tableau 7 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Nota : La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelonnement de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 6: Dépenses par article (en milliers de dollars)

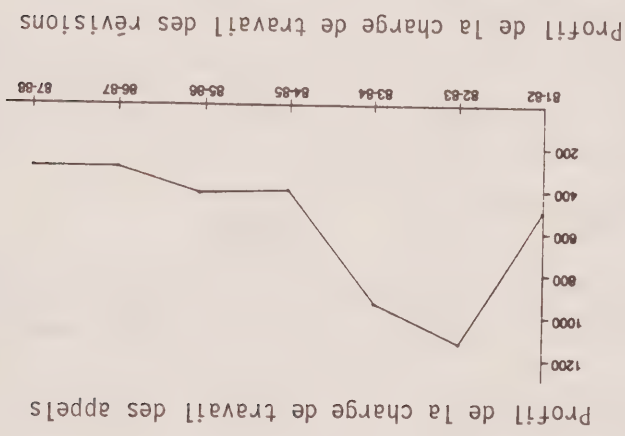
Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Personnel		
Traitements et salaires	1,200	1,195
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	179	198
Biens et services		
Transports et communications	118	75
Services professionnels et spéciaux	26	14
Toutes autres dépenses	18	39
Total des dépenses de fonctionnement	1,541	1,521
Capital	2	29
Total des dépenses	1,543	1,550

4. Justification des ressources

Les appels ont priorité sur les autres travaux de la Commission. Les cas sont très variés, et de 20 à 200 heures-personnes peuvent être consacrées à un seul appel, selon sa complexité, jusqu'à l'étape de la décision finale. C'est pourquoi il est impossible d'exprimer la charge de travail en unités de production.

Comme dans le cas des appels, la complexité des révisions varie. Conformément à son mandat, qui est de veiller à ce que l'ancien combattant reçoive toutes les prestations auxquelles il a droit en vertu de la Loi, la Commission a pour objectif d'augmenter le nombre de cas révisés. Etant donné que les bureaux régionaux des Affaires des anciens combattants s'occupent maintenant des appels de première instance, les prévisions tiennent compte des projets de la Commission d'augmenter notablement son activité de révision. Le tableau 5 présente le niveau de l'activité pour la période de planification.

Tableau 5 : Profil de l'activité réelle et projetée de la Commission pendant la période de 1980-1988



* Les chiffres de 1983-84 comprennent 430 cas examinés par la Commission et renvoyés au Ministère pour que soit prise une mesure appropriée. A cause de modifications apportées aux lois en 1983-1984, les renvois de cas diminueront notablement ou disparaîtront en 1985-1986 et par la suite.

Dans le domaine du contrôle de la qualité, le personnel de soutien de la Commission révise tous les cas de refus des demandes par le Ministère et tous les cas de décision du Ministère au sujet des appels au premier niveau. Les cas révisés dans lesquels on a refusé d'admettre le droit du requérant sont résumés et présentés à l'examen de la Commission. De plus, le personnel de soutien de la Commission, à l'aide d'un échantillonnage informatisé, révise d'autres décisions afin de veiller à l'application uniforme et équitable de la législation. Ce processus de révision favorise une amélioration des premières décisions grâce à une meilleure compréhension de la politique de la Commission. La publication périodique des précédents mène à une plus grande uniformisation des décisions à l'échelle nationale. Le mesure du succès relatif de la Commission en ce qui a trait à ces efforts est évidente dans les communications qu'elle reçoit des anciens combattants, des personnes à leur charge et du bureau du Ministre ainsi que dans les rapports statistiques préparés par la Commission.

Le tableau 4 expose la proportion réelle et prévue des décisions modifiées ou renversées par la Commission. La proportion des décisions qui ont été modifiées ou renversées n'est pas un indice de la qualité de la plupart des décisions en première instance parce que la Commission s'occupe des cas plus complexes et plus difficiles (ce qui constitue environ 1 % des cas jugés). Cependant, ces chiffres indiquent les tendances pour les cas plus complexes.

Tableau 4 : Sommaire des décisions

Cas où la Commission était d'accord avec les décisions	Budget des dépenses		Prévu		Réel	
	1986-1987		1985-1986		1984-1985	
	Nombre %		Nombre %		Nombre %	
Appels	180	60	240	60	217	52
Révisions	240	30	204	23	10	23

Cas où la Commission
a modifié ou renversé
les décisions

Appels	120	40	180	40	198	48
Révisions	560	70	476	77	34	77

De plus, en 1984-1985, la Commission a révisé 25 de ses propres décisions antérieures.

D. Perspective de planification et examen du rendement

1. Contexte

Il est prévu que l'âge de la population admissible produira un taux élevé de nouvelles demandes. Il en résultera un fort volume de travail de révision des demandes refusées.

2. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

En octobre 1984, des modifications de la Loi sur les allocations aux anciens combattants ont permis que les appels au premier niveau soient traités au bureau régional du ministère des Affaires des anciens combattants. Ces modifications ont eu pour résultat un traitement plus rapide des appels et ont considérablement réduit le nombre des appels présentés à la Commission. Ceci a amélioré la capacité de la Commission de réviser les cas. Aucune protection n'a été perdue car le requérant ou le bénéficiaire a conservé le droit à un appel officiel devant la Commission.

A l'heure actuelle, le bureau régional fournit à la Commission une copie de toutes les décisions rendues relatives aux demandes refusées et de toutes les décisions relatives aux appels au premier niveau. Le personnel de soutien de la Commission révisé ces décisions afin de déterminer les cas dans lesquels on a refusé d'admettre le droit du requérant. Ces cas sont résumés et présentés à l'examen de la Commission.

3. Efficacité du Programme

La Commission des allocations aux anciens combattants a pour objectif principal de veiller à ce que les requérants et les bénéficiaires d'allocations reçoivent toutes les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la Loi. Les deux principaux critères suivants mesurent l'efficacité du Programme: le maintien d'un niveau acceptable de services; et l'application de méthodes de contrôle de la qualité.

Jusqu'en 1985-1986, le délai de traitement visé par la Commission pour rendre une décision sur un appel était de 60 jours. Les récentes modifications législatives qui prévoient l'audition des appels au premier niveau par les fonctionnaires du Ministère ont obligé à porter à 90 jours le délai de traitement visé par la Commission car les cas plus faciles sont maintenant résolus au niveau du Ministère. Les appels maintenant reçus par la Commission sont complexes et exigent plus de recherches et de considération. En 1984-1985, le délai réel de traitement moyen a été de 84 jours par cas.

années-personnes aux activités d'administration et de soutien ci-après, qui sont nécessaires à l'exécution de son mandat.

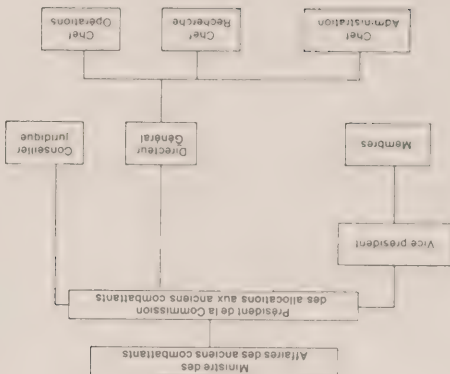
Groupe de soutien de la direction : Quatre années-personnes pour fournir au président, au vice-président et aux membres de la Commission des services spécialisés en matière de politique et de gestion des ressources; exercer un contrôle opérationnel; donner des avis sur des questions législatives et sur les dispositions d'ordre médical que renferme la loi; concevoir et mettre en oeuvre des activités qui garantiront un maximum d'efficacité de la part du bureau du président; et fournir les services de sténographie et de secrétariat nécessaires. Un service de conseil juridique est assuré à la Commission par un conseiller juridique à temps plein relevant du ministère de la Justice. Le conseiller juridique fait fonction de membre du Groupe de soutien de la direction.

Division des opérations : Treize années-personnes pour procéder à des examens systématiques et préparer des résumés des cas sur lesquels la Commission doit statuer, et promouvoir les décisions qui en résultent; fournir à la Commission des services d'inscription des cas à juger et d'établissement de calendriers d'audition; dresser le procès-verbal des séances de la Commission; diffuser les lignes directrices internes relatives à la politique; et tenir une bibliothèque qui regroupe les précédents et les informations connexes.

Division de l'information et de la recherche : Trois années-personnes pour répondre aux besoins d'information et de recherche de la Commission au sujet des interprétations et des communications concernant le développement opérationnel, la planification et l'élaboration de la politique.

Division de l'administration : Six années-personnes pour fournir des services de gestion financière, de gestion du personnel, de transcription, d'administration, et accomplir les autres tâches administratives générales de la Commission.

Tableau 3 : Organigramme



2. Mandat légal

Les dispositions législatives qui régissent le fonctionnement de la Commission sont énoncées dans la Loi sur les allocations aux anciens combattants (LAAAC), dans le Règlement sur les allocations aux anciens combattants, dans la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (LPAGC). Ces lois et ces règlements définissent les conditions d'admissibilité aux prestations qu'ils prévoient.

3. Objectif du Programme

Le Programme a pour objectif d'assurer aux anciens combattants et aux personnes à leur charge les avantages auxquels ils ont droit en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils.

4. Description du Programme

Les principales responsabilités de la Commission sont les suivantes : faire fonction de tribunal d'appel pour les requérants et les bénéficiaires qui s'estiment lésés; revoir les décisions du Ministère pour s'assurer qu'elles sont conformes à l'objet des lois et que ces dernières sont appliquées uniformément partout au Canada; rendre des décisions en vertu d'articles déterminés de la Loi sur les AAC et de la Loi sur les PAGC, là où la Commission est la seule autorité compétente; fournir des interprétations de la Loi sur les AAC, de la Loi sur les PAGC et des règlements qui s'y rattachent; et conseiller le Ministère au sujet des règlements liés à la Loi sur les AAC et à la Loi sur les PAGC. L'ensemble des décisions rendues par la Commission constitue les précédents qui permettent d'établir la jurisprudence relative aux allocations et de guider le Ministère.

5. Plan d'exécution du Programme

Organisation: Comme l'indique le tableau 3, la Commission se compose d'un président, d'un vice-président, de trois membres et de trois membres temporaires nommés par le gouverneur en conseil.

Le président de la Commission contrôle et dirige les tâches que doivent accomplir les autres membres de la Commission et les employés du Ministère que le Ministère peut affecter à la Commission. Le président doit rendre des comptes au Parlement, par l'entremise du ministre des Affaires des anciens combattants. Le sous-ministre des Affaires des anciens combattants et le secrétaire national de la Légion royale canadienne sont d'autres membres de la Commission, et ils ne sont pas rémunérés.

Des 34 années-personnes autorisées pour 1986-1987, huit ont été réservées pour les postes de président et de vice-président et pour les six membres de la Commission. La Commission affectera les 26 autres

combattants. Ceci a non seulement permis un traitement plus rapide mais a réduit considérablement le nombre des appels ordinaires traités par cette Commission (voir page 3-12).

2. Rétrospective du rendement financier

Tableau 2 : Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985		1984-1985	
Réel	Budget principal	Différence	
1,550	1,666	(116)	Appel, revue décision et interprétation
33	35	(2)	Années-personnes

Explication de la différence: Il n'y a qu'une différence mineure entre le Budget des dépenses principal de 1984-1985 et les dépenses réelles.

C. Données de base

1. Introduction

Ce Programme offre une voie d'appel et de révision aux requérants et aux bénéficiaires qui contestent le bien-fondé du refus de leur demande de prestations en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils. Les programmes au sujet desquels la Commission est appelée à rendre des décisions sont administrés par le ministère des Affaires des anciens combattants. Les premières décisions sont rendues par un fonctionnaire du Ministère auquel le Ministre a délégué le pouvoir de rendre des décisions. Toute décision du Ministre, rendue autrement qu'en vertu du paragraphe 19(2) de la Loi sur les allocations aux anciens combattants (pouvoir du Ministre de remettre les trop-payés), peut faire l'objet d'un appel présenté à la Commission ou d'une révision par celle-ci.

A. Plans pour 1986-1987.

1. Etat financier récapitulatif

Les besoins financiers du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours sont tels qu'indiqués au tableau 1.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986	Différence
Appel, revue décision et interprétation		1,659	1,543
Années-personnes autorisées		34	35
		(1)	116

Explication de la différence : La différence entre les dépenses prévues de 1985-1986 (au 30 novembre 1985) et les besoins financiers de 1986-1987 n'est pas importante.

Explication des prévisions de 1985-1986 : Il n'y a pas eu de différence notable par rapport au Budget des dépenses principal de 1985-1986. Les prévisions de 1985-1986 (au 30 novembre 1985) sont de 1.5 million de dollars ou de 5.7 % de moins que le Budget des dépenses principal de 1985-1986 qui était de 1.6 million de dollars (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 3-4).

B. Rendement récent

1. Points saillants

En octobre 1984, le premier niveau de l'appel relatif à l'allocation aux anciens combattants a été transféré de la Commission des allocations aux anciens combattants au bureau régional des Affaires des anciens

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars)					
Budget principal 1986-1987					
Années- personnes	Budgétaire	Fonction- Dépenses	nement en capital	Budget principal	1985-1986
Total					
34	1,657	2	1,659	1,636	
Appel, revue décision et interprétation					
Années-personnes autorisées 1985-1986					
35					

Extrait du volume II
des Comptes publics

Utilisation des crédits de 1984-1985

(en dollars)		Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
<hr/>				
Dépenses budgétaires votées				
Crédit 10 - Commission des allocations aux anciens combattants - Dépenses du Programme				
1,495,000	1,495,000	1,351,670		
Dépenses budgétaires statutaires				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés				
171,000	198,000	198,000		
<hr/>				
Total du Programme - Budgétaire				
1,666,000	1,693,000	1,549,670		

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,476,000 à l'appui du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants pour 1986-87. Les autres dépenses, évaluées à \$183,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu des autorisations législatives existantes.

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
---------------------------------	----------------------------	----------------------------

10	Dépenses du Programme	1,476	1,457
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	183	179
Total du Programme		1,659	1,636

Crédits - Libellé et sommes demandées

Numéros des crédits	(en dollars)	Budget principal 1986-1987
---------------------	--------------	----------------------------

Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants

Commission des allocations aux anciens combattants - Dépenses du Programme

1,476,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 3-4

Extrait du volume II des Comptes publics 3-5

Section I

Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1986-1987	
	1. Etat financier récapitulatif	3-6
B.	Rendement récent	
	1. Points saillants	3-6
	2. Retrospective du rendement financier	3-7
C.	Données de base	
	1. Introduction	3-7
	2. Mandat légal	3-8
	3. Objectif du Programme	3-8
	4. Description du Programme	3-8
	5. Plan d'exécution du Programme	3-8
D.	Perspective de planification et examen du rendement	
	1. Contexte	3-10
	2. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement	3-10
	3. Efficacité du Programme	3-10
	4. Justification des ressources	3-12

Section II

Renseignements supplémentaires

A.	Analyse par article	
	1. Dépenses par article	3-13
	2. Dépenses en personnel	3-14
B.	Analyse des coûts	3-15

Programme de la Commission des
allocations aux anciens combattants
Plan de dépenses
1986-1987

C. Lois et règlements concernant le Programme des Affaires des anciens combattants

1. Lois

Loi sur les prestations aux anciens combattants alliés
Loi sur l'aide aux enfants des morts de la guerre (Éducation)
Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils
(Partie XI)
Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants
Loi sur les prestations de service de guerre pour les pompiers
Loi de l'assurance des soldats de retour au pays
Loi d'établissement de soldats
Loi sur les prestations de service de guerre pour les surveillants
Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants
Loi sur l'assurance des anciens combattants
Loi sur les terres destinées aux anciens combattants
Loi sur la réadaptation des anciens combattants
Loi sur les indemnités de service de guerre
Loi sur les allocations aux anciens combattants
Loi sur le corps féminin de la Marine royale et le South African
Military Nursing Service (Prestations)

2. Règlements

Règlement sur le Fonds de secours (AAC et AGC)
Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants
Règlement sur la société dite Last Post Fund
Règlement sur la formation des pensionnés
Règlement sur les ateliers d'anciens combattants
Règlement sur l'inhumation des anciens combattants
Règlement sur les successions des anciens combattants
Règlement sur le traitement des anciens combattants
Règlement sur le soin des anciens combattants

Tableau 27: Coût net du Programme en 1986-1987
(en milliers de dollars)

Dépenses du	Plus	Cout	Moins	Cout		Affaires des anciens combattants
Programme	autres*	Cout total	recettes** net	total net		
1986-1987				1985-1986		
798,679	19,009	817,688	34,939	782,749	790,031	

Affaires
des anciens
combattants

* Les autres coûts de \$19,009,000 comprennent:

(en milliers de dollars)

● Locaux fournis gratuitement par le Ministère

● services fournis gratuitement par d'autres ministères

- locaux (Travaux publics) 7,787

- émission des chèques (Approvisionnement)

et Services)

- assurance chirurgicale-médicale des

2,980 employés (Conseil du Trésor)

- indemnisation des employés (Travail) 640

Les recettes comprennent :

(en milliers de dollars)

● rentrées portées en recettes - (intéressent sur les prêts consentis en vertu de la loi sur

Les prêts consentis en vertu de la loi sur les forces destinées aux actions combattantes

les terres destinées aux anciens combattants) 9,180

réajustes provinciaux d'assurance-hospitalisation 19 0440

regimes provinciaux d'assurance-hospitalisation 19,040

917 9

Total des subventions et contributions			503,861,000	509,547,000	493,157,000
Total des contributions			59,413,000	30,782,000	15,264,000
Services de santé			38,200,000	17,000,000	9,386,000
Contributions aux provinces respectives conformément aux accords relatifs à la cession des hôpitaux du Ministère combattants âgés, afin de les aider à payer les coûts des soins médicaux de longue durée non couverts par les programmes médicaux provinciaux Contributions au Programme de relance de l'aide à l'emploi (RELAIS)			21,213,000	13,782,000	5,872,000
Aide sociale et soutien du revenu			444,448,000	478,765,000	477,893,000
Étude Canada - Programme d'emploi pour étudiants					
Total des subventions			444,448,000	478,765,000	477,893,000
Services de santé			200,000	183,000	203,000
Subventions à diverses provinces relativement à la prestation de services de prothèses aux anciens combattants Allocations de traitement et prestations connexes			3,639,000	2,747,000	
Gestion des contrats immobiliers					
(s) Prévion d'une réserve pour des prestations conditionnelles, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants.				2,100,000	2,600,000
Total des subventions			444,448,000	478,765,000	477,893,000
Services de santé			2,000	2,000	
(s) Remboursement, en vertu de l'article 15, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants			100,000	100,000	35,000
(s) Rajustement des engagements actuariels au pays			30,000	63,000	30,000
(s) Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour			707,000	803,000	707,000
Total des subventions			444,448,000	478,765,000	477,893,000
Aide sociale et soutien du revenu			444,448,000	478,765,000	477,893,000
Étude Canada - Programme d'emploi pour étudiants					
Total des subventions et contributions			503,861,000	509,547,000	493,157,000

3. Paiements de transfert

Le tableau 26 présente un résumé de toutes les dépenses du Programme relatives aux subventions et aux contributions.

Tableau 26 : Détails des paiements de transfert

Budget des dépenses	1986-1987	Prévu	Réel	1984-1985
	\$	\$	\$	

Subventions				
Aide sociale et soutien du revenu				
Allocations aux anciens combattants et allocations de guerre pour les civils	1,000	9,000	31,000	9,000
Armée de campagne du Nord-Ouest	1,000	31,000	12,818,000	12,804,000
Guerre sud-africaine	33,000			
Première Guerre mondiale	12,300,000			
Seconde Guerre mondiale et opération militaire de Corée	394,488,000	429,540,000	429,063,000	
Service durant les deux guerres mondiales	613,000	556,000		555,000
Allocations de guerre pour les civils	24,000,000	22,343,000		22,318,000
Assistance accordée en conformité avec les dispositions du Règlement sur le Fonds de secours	2,500,000	2,233,000		2,025,000
Fonds de bienfaisance de l'Armée	18,000	18,000		18,000
Légion royale canadienne	9,000	9,000		9,000
Association canadienne des anciens combattants au Royaume-Uni	1,000	1,000		1,000
Autres prestations - Enfants des morts de la guerre (Aide à l'éducation)	1,115,000	820,000		795,000
Formation universitaire et professionnelle	100,000	65,000		42,000
Aide aux anciens combattants canadiens - District d'outre-mer	60,000	50,000		47,000
Remboursement, en vertu du paragraphe 3 de l'article 10 de la Loi sur la réadaptation des anciens combattants (S.R., c.V-5)	2,000	1,000		
Société dite Last Post Fund	2,000,000	1,741,000		1,503,000
Mesures spéciales d'aide au logement pour les anciens combattants	2,500,000	2,500,000		2,047,000
du Commonwealth				
Cimetière commémoratif des Nations Unies en Corée	30,000	30,000		24,000
Allocations de traitement et prestations connexes				
Association des alliés de la guerre de Corée - Nations Unies				2,997,000
				20,000

(Renseignements supplémentaires) 2-43

2. Dépenses en personnel

Tableau 25: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour l'échelle des traitements annuel moyen 1986-1987	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements annuel moyen 1986-1987		
	86-87	85-86	84-85	actuelle	1986-1987	
Gestion	21	20	16	21	50,350-96,300	68,921
	14	16	16	16	50,350-96,300	59,900
Scientifique et professionnelle	28	29	27	40	785-68,670	57,529
	9	9	10	21	685-48,015	32,637
	25	25	25	43	156-91,740	76,230
	260	260	275	18,662-49,642		33,609
	14	14	12	20	691-43,934	34,973
	5	5	5	17	630-55,620	35,922
	5	5	5	24	293-56,575	42,133
	5	5	24	20,575-51,192		33,977
	9	19	24	20,575-51,192		33,977
	230	235	220	13,912-57,987		34,403
	35	40	38	19	423-63,583	40,759
	83	82	72	13	853-57,980	40,639
	19	20	20	13	579-57,980	40,396
	23	45	59	13	926-57,980	42,473
	47	55	63	13	320-59,510	40,903
	58	70	74	13	912-57,987	34,235
Administration et service extérieur	8	8	10	12	766-57,980	36,176
	340	353	402	14	860-57,980	31,625
	23	23	18	14	041-50,866	30,132
	39	38	20	13	352-37,130	22,136
	1,041	1,081	1,082	12	932-31,743	22,805
	171	185	222	12	636-31,946	20,908
	2	2	2	21	147-37,036	33,144
	58	83	101	14	776-40,676	27,100
	11	12	12	13	253-39,988	24,825
	25	25	27	18	242-35,598	25,791
Exploitation	778	792	781	12	307-29,701	20,005
	11	10	10			36,364
	6	10	6	12	635-68,070	28,087
	6	6	6			
Soutien technique et scientifique	Titulaires de postes d'exception					
	Services hospitaliers					
	Services fixes					
	opération de machines					
	force motrice et chauffage					
	Services divers					
	de métier					
	Manoeuvres et hommes					
	Pompes					
	Exploitation					
Soutien administratif	des données					
	Commis aux écritures					
	Secrétariat					
	Traitement mécanique					
	des données					
	Commis aux écritures					
	Secrétariat					
	Traitement mécanique					
	des données					
	Commis aux écritures					
Autres	Titulaires de postes d'exception					
	Services hospitaliers					
	Services fixes					
	opération de machines					
	force motrice et chauffage					
	Services divers					
	de métier					
	Manoeuvres et hommes					
	Pompes					
	Exploitation					

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le programme. La colonne d'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 24: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Personnel			
Traitements et salaires	99,244	96,458	97,554
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	13,808	13,496	14,394
Biens et services			
Pailements aux hôpitaux contractants Transports et communications Services professionnels et spéciaux	76,259 13,740 59,097	73,755 13,523 53,389	68,882 13,141 48,372
Services publics, fournitures et approvisionnements	19,783	18,060	16,239
Toutes autres dépenses	10,467	10,206	12,018
Total des dépenses de fonctionnement	292,398	278,887	270,600
Capital	2,420	2,679	3,044
Pailements de transfert	503,861	509,547	490,557
Total des dépenses	798,679	791,113	764,201

Description

L'Administration du Ministère comprend le fonctionnement des bureaux du Ministère, du sous-ministre adjoint (Opérations dans la Capitale nationale), du sous-ministre adjoint (Finances, Personnel et Administration), et les fonctions de soutien administratif, c'est-à-dire : la gestion financière, l'administration du personnel, la planification intégrée, les services de vérification et d'évaluation, les relations publiques, les activités commémoratives, les services de gestion et le renouvellement de l'organisation.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les coûts de l'activité "Administration du Ministère" s'élèvent à 31.6 millions de dollars en 1986-1987 (Budget des dépenses), à 32.9 millions de dollars en 1985-1986 (Prévisions), à 36.7 millions de dollars en 1984-1985 et à 37.0 millions de dollars en 1983-1984.

Les ressources nécessaires en 1986-1987 représentent 2% des dollars et 13 % des années-personnes prévus pour le fonctionnement du

Portefeuille.

Objectif

Donner une orientation de régie, perpétuer la reconnaissance des sacrifices et des réalisations du temps de guerre et assurer au Portefeuille les services de soutien en matière de finances, d'administration, de personnel et de gestion qui sont nécessaires à une gestion efficace.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses de l'activité "Administration du Ministère" représenteront 2 % des dépenses totales de l'ensemble du Portefeuille en 1986-1987.

Tableau 22 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
\$	A-P	\$
A-P	A-P	A-P

Administration
du Ministère

31,580

509

32,886

567

36,667 655

Voir page 2-9 pour une explication des différences entre les prévisions de 1985-1986 et le Budget des dépenses de 1986-1987.

Rendement financier antérieur

Tableau 23 : Rendement financier en 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985	Budget principal	Réel	Administration du Ministère
			36,667
			32,219
			(4,448)

Voir page 2-12 pour une explication des différences.

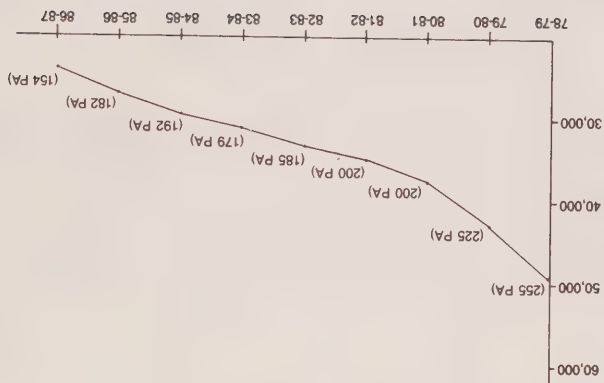


Tableau 21 : Comptes actifs en début d'exercice et années-personnes nécessaires

Le tableau 21 indique le nombre de comptes actifs au début de chaque exercice financier ainsi que le nombre d'années-personnes nécessaires au fonctionnement du Programme. Le Programme se trouve actuellement dans le processus d'un ralentissement graduel à mesure que les prêts viennent à échéance.

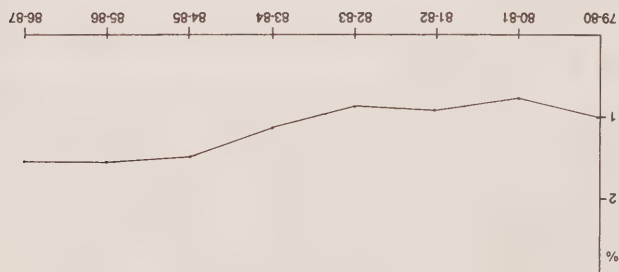


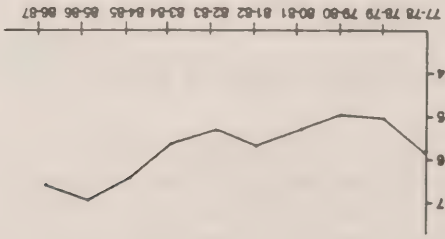
Tableau 20 : Rapport, en pourcentage, entre les arriérés et le total des montants dus

L'activité de gestion des contrats immobiliers dispense des services aux anciens combattants, à leurs héritiers et à leurs représentants, par l'entremise de trois bureaux régionaux, de sept bureaux de district, et de 37 bureaux locaux, afin de veiller à ce que les objectifs de l'activité soient atteints. Depuis la cessation complète d'octroi de prêts en 1977, l'activité ne remplit essentiellement qu'une fonction de gestion, de contrôle, de consultation et de recouvrement. Au 31 mars 1986, il y aura environ 24,100 comptes actifs constituant un capital en circulation de 180 millions de dollars à recouvrer.

Données sur le rendement et justification des ressources

Comme le montre le tableau 19, un des indices clés du rendement est le nombre d'années-personnes par 1,000 comptes actifs.

Tableau 19 : Années-personnes par 1,000 comptes actifs



L'augmentation en 1981-1982 est attribuable au transfert de la fonction de comptabilité de la Caisse de l'OEAAAC et des neuf années-personnes nécessaires à cette fonction, des Services aux anciens combattants à l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants dans la région de l'Ontario. La légère augmentation jusqu'à 1985-1986 est attribuable au besoin de maintenir un niveau satisfaisant de service aux clients. La diminution projetée en 1986-1987 résulte d'une décision de la gestion d'accélérer le processus de centralisation. Le mandat actuel veut que l'une des responsabilités principales de l'activité soit le prompt recouvrement de tous les montants dus à la Couronne. Le tableau 20 indique le rapport, en pourcentage, entre les arriérés et le total des montants dus à la fin de chaque année financière de 1979-1980 à 1986-1987.

C. Gestion des contrats immobiliers

Objetif

Assurer la mise en application efficace et efficiente de la loi sur les terres destinées aux anciens combattants et du Règlement qui s'y rattache en fournissant aux anciens combattants, à leurs héritiers, à leurs légataires ou à leurs représentants personnels des avis, des conseils et de l'aide pour qu'ils puissent acquérir le titre du bien-fonds visé par un acte de vente et respecter leurs obligations contractuelles.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses de l'activité "Gestion des contrats immobiliers" représenteront 1 % des dépenses totales du Programme pour 1986-1987.

Tableau 17: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1986-1987	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Prévu 1985-1986					Réel 1984-1985

Gestion des contrats immobiliers	6,287	154	8,711	176	8,984	178
----------------------------------	-------	-----	-------	-----	-------	-----

Voir page 2-9 pour une explication des différences entre les prévisions de 1985-1986 et le Budget des dépenses de 1986-1987.

Rendement financier antérieur

Tableau 18 : Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985			
Réel	Budget principal	Différence	
8,984	9,386	(402)	Gestion des contrats immobiliers

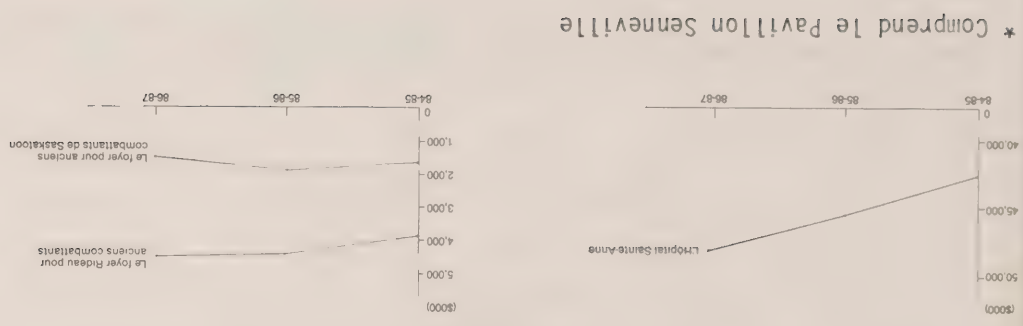
Voir page 2-12 pour une explication des différences.

Établissement du Ministère : En 1986-1987, un hôpital et trois maisons de repos se trouvent sous l'administratin des Affaires des anciens combattants. Ces établissements sont dotés en personnel conformément aux normes acceptables communautaires et provinciales. Au 31 mars 1985, l'hôpital Sainte-Anne (au Québec) avait 1,069 lits et 953 malades, ce qui comprenait 110 malades au Pavillon Senneville. Les anciens combattants admissibles aux services hospitaliers sont ceux qui reçoivent des pensions d'invalidité, l'allocation aux anciens combattants ou ceux qui ont besoin de soins de longue durée. La province de Québec rembourse au Ministère certains services fournis.

Au 31 mars 1985, le Foyer Rideau pour anciens combattants (en Ontario) avait 142 lits et 136 malades tandis que le Foyer pour anciens combattants de Saskatoon avait 79 lits et 71 malades. Tous les anciens combattants qui ont servi outre-mer ont droit à ce service moyennant le respect de certains critères relatifs à l'état de santé.

Le tableau 16 indique les ressources requises pour le fonctionnement des établissements du Ministère.

Tableau 16 : Ressources pour les établissements du Ministère



* Comprend le Pavillon Senneville

Services des hôpitaux non ministériels : Les anciens combattants ont utilisé un total de 1,118,484 journées d'hospitalisation dans les établissements contractants et dans le cadre du Programme de libre choix de l'hôpital en 1984-1985. Les coûts connexes ont été d'environ 69 millions de dollars en 1984-1985, avec un montant estimatif de 74 millions de dollars en 1985-1986 et de 76 millions de dollars en 1986-1987.

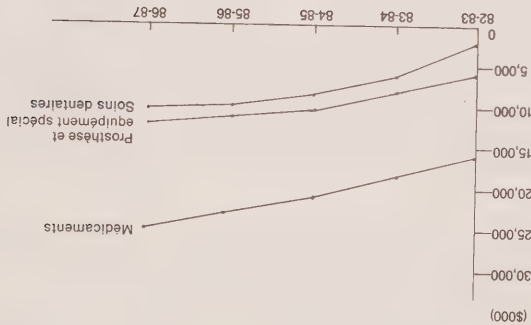


Tableau 15 : Dépenses des Programmes de libre choix (en milliers de dollars)

Programmes de libre choix : Les anciens combattants admissibles et d'autres ayants droit peuvent recevoir des soins médicaux, chirurgicaux et dentaires et des appareils de prothèse en vertu du Règlement sur le traitement des anciens combattants. Sont reconnus comme admissibles les anciens combattants qui ont besoin de soins par suite d'une affection ouvrant droit à pension et les anciens combattants qui reçoivent l'AAC/AGC on qui la recevraient si ce n'était de paiements reçus en vertu de la Loi sur la sécurité de la vieillesse (pour des services de santé non prévus dans un régime provincial d'assurance-maladie). Ainsi, les dépenses dépendent des biens et des services relatifs aux soins de santé que chaque province fournit comme prestation assurée. Les paiements effectués au cours des dernières années et projetés en 1986-1987 pour les principaux programmes de libre choix sont indiqués au tableau 15. Les besoins des clients relativement aux soins de santé et aux services sociaux augmentent considérablement avec l'âge.

Données sur le rendement et justification des ressources

La réalisation efficace du Programme exige qu'il y ait assez de professionnels des soins de la santé et des services sociaux pour assurer aux clients l'attention requise par leur état physique, mental et social et pour garantir le respect des normes professionnelles. Il faut un personnel administratif suffisant pour réaliser les décisions professionnelles dans une action prompte et pour assurer la probité et la prudence dans le débourse des fonds publics.

A mesure que le temps passe et que vieillit la population des anciens combattants, le traitement actif des blessures liées à la guerre a diminué tandis que le besoin de soins de longue durée et de soins communautaires a augmenté. Le Ministère a réagi devant cette situation en préparant le Programme pour anciens combattants avançant en âge. Depuis le début du Programme, en avril 1981, le nombre de bénéficiaires a augmenté chaque année et, en 1986-1987, le Programme atteindra 10,600 bénéficiaires, pour une dépense de 21 millions de dollars.

Les évaluations et les services sociaux constituent une partie importante de l'activité des bureaux de district. Les entrevues de consultation en 1986-1987 sont estimées devoir s'élever à 44,660 en nous fondant sur le montant de 45,845 en 1984-1985 et une prévision de 45,252 pour 1985-1986.

Subventions et contributions: En 1963, le gouvernement a annoncé l'adoption d'une politique de cession des hôpitaux pour anciens combattants à d'autres autorités en vue d'entretenir la motivation professionnelle et de garantir la prestation de soins de qualité. En vertu de l'accord, des subventions et des contributions ont été accordées aux provinces respectives. Les conditions varient suivant chacune des ententes négociées par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Le tableau 14 indique les cessions aux provinces en 1986-1987 ainsi qu'en 1985-1986 et 1984-1985.

Tableau 14: Contributions aux provinces par suite de la cession d'hôpitaux (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1986-1987		1985-1986		1984-1985	
	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel
Nouvelle-Ecosse	12,500	4,000	7,000	4,400	4,000	4,509
Québec	4,000	8,100	1,000	-	4,000	4,509
Ontario	8,100	13,600	5,000	477	1,000	-
Manitoba	13,600	38,200	17,000	9,386	5,000	477

Voür page 2-12 pour une explication des différences. L'écart dans les dépenses de fonctionnement résulte surtout d'un rajustement interne entre les activités (voir page 2-25).

Description

Cette activité veille à ce que les anciens combattants et certaines catégories de civils qui y ont droit reçoivent des services sociaux et de santé grâce à la prestation de programmes de soins à domicile et communautaires et, si nécessaire, de programmes de soins en établissement.

Les soins en établissement sont fournis grâce aux établissements du Ministère et aux établissements contractants et provinciaux. Tous les aspects du fonctionnement d'un hôpital du Ministère (l'hôpital Sainte-Anne) et de trois foyers du Ministère (le Pavillon Senneville, le Foyer Rideau pour anciens combattants et le Foyer pour anciens combattants de Saskatoon) sont compris dans cette activité. Les cessions d'hôpitaux sont payées aux provinces conformément aux accords relatifs à la cession des hôpitaux, afin d'aider les provinces à intégrer les établissements cédés dans leur système de prestation des soins de santé communautaires. Dans le cadre des accords, le Ministère a un accès prioritaire à un certain nombre de lits (lits retenus par contrat). Les soins en établissement peuvent aussi être fournis grâce aux lits communautaires et au Programme pour anciens combattants avançant en âge.

De plus, le Programme pour anciens combattants avançant en âge fournit des paiements aux anciens combattants pour les soins à domicile, les soins ambulatoires et le transport afin de répondre aux besoins ordinaires de vie sociale, ce qui permet aux anciens combattants de demeurer dans leurs foyers aussi longtemps que possible.

Les paiements des services de professionnels de la santé, des médicaments prescrits, des prothèses et d'autres services de santé communautaires sont fournis grâce aux programmes de libre choix. Il existe d'autres programmes spécialisés, notamment des allocations visant à acquitter les coûts et à répondre aux besoins rattachés aux traitements ou aux soins reçus du Ministère.

L'évaluation et les services sociaux sont fournis grâce à l'intervention de conseillers et du personnel infirmier et médical.

Voir page 2-9 pour une explication des différences entre les prévisions de 1985-1986 et le Budget des dépenses de 1986-1987. L'écart dans les dépenses de fonctionnement résulte surtout d'un rajustement interne entre

Rendement financier antérieur

Tableau 13 : Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985		
	Budget principal	Différence
Païements		
Subventions et contributions		
Cessions d'hôpitaux	9,386	(21,114)
Programme pour anciens combattants		
avançant en âge	5,872	526
Autres	209	3
Autres services de santé achetés		
Services médicaux		
professionnels (Pro-gramme de libre choix)	41,123	3,776
Services des hôpitaux non ministériels	68,882	(12,910)
Voyages des anciens combattants	4,321	148
Etablissements du Ministère		
Hôpital Sainte-Anne*	43,099	(774)
Foyer Rideau pour anciens combattants	3,915	(67)
Foyer pour anciens combattants de Saskatoon	1,767	(5)
Fonctionnement	22,243	(10,634)
	200,817	(41,051)
	241,868	

* Comprend le Pavillon Senneville

B. Services sociaux et de santé

Objectif

Accorder un soutien pour le bien-être social, mental et physique des anciens combattants et des personnes à leur charge.

Etat récapitulatif des ressources

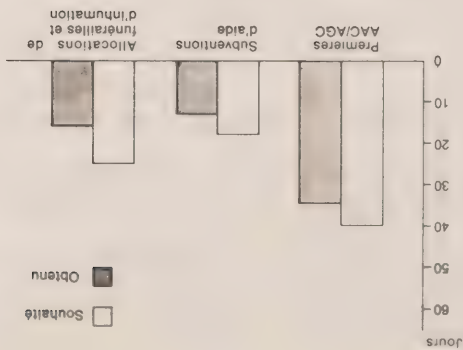
Cette activité représentera environ 38 % des dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants et 69 % de ses années-personnes.

Tableau 12 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes.

Budget des dépenses 1986-1987	A-P	\$	Prévu 1985-1986	A-P	\$	A-P	1984-1985
Palements							
Subventions et contributions							
Cessions d'hôpitaux	-	38,200	-	17,000	-	9,386	-
Programme pour anciens combattants							
Avançant en âge	-	21,213	-	13,782	-	5,872	-
Autres services de santé achetés	-	3,839	-	183	-	209	-
Services médicaux professionnels (Programme de libre choix)	-	51,624	-	48,363	-	41,123	-
Services des hôpitaux non ministériels	-	76,259	-	73,755	-	68,882	-
Voyage des anciens combattants	-	5,194	-	4,722	-	4,321	-
Etablissements du Ministère	47,873	1,140	45,594	1,167	43,099	1,139	
Hôpital Sainte-Anne*	4,297	115	4,261	115	3,915	113	
Foyer Rideau pour anciens combattants	1,746	45	1,863	48	1,767	47	
Foyer pour anciens combattants de Saskatoon	50,460	1,056	21,737	660	22,243	672	
Fonctionnement	300,705	2,356	231,260	1,990	200,817	1,971	

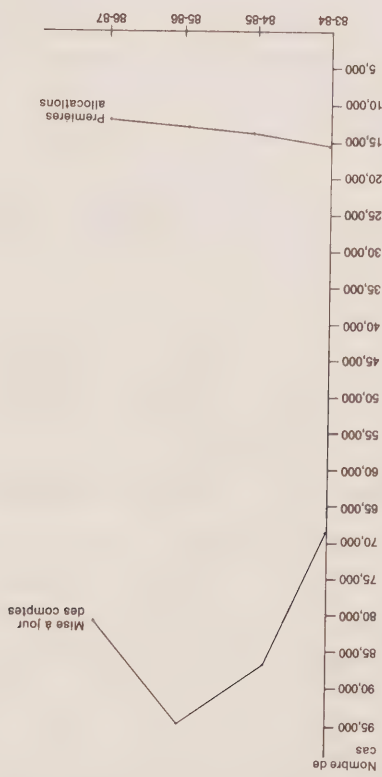
*Comprend le Pavillon Senneville.

Tableau 11 : Délais de traitement souhaités et respectés (moyenne de jours écoulés)



1 Subventions uniques au bénéficiaire d'AAC/AGC en vue de répondre à une urgence.

Tableau 10 : Volumes de la charge de travail



Pour les domaines importants de travail, les besoins de personnel sont déterminés par des prévisions des volumes de la charge de travail fondées sur des données historiques et sociologiques et rattachées à une norme temporelle préétablie par unité de travail afin de calculer le personnel nécessaire.

Un système révisé de mesure du rendement sera mis en application en 1986-1987 pour mesurer le rendement suivant la structure du cadre de planification opérationnelle nouvellement en vigueur et les traitements révisés des premières allocations et de la mise à jour des comptes.

Quant à la qualité du service, le tableau 11 résume les délais de traitement souhaités et il indique ceux réellement respectés en 1984-1985. Les mêmes délais de traitement souhaités seront maintenus en 1986-1987. Quand il s'agit de l'AAC ou de l'AGC, pour les premières allocations, le délai de traitement est mesuré de la date de la demande à celle de la mise à jour de la base de données. Pour les allocations d'aide et les allocations de funérailles et d'inhumation, il est mesuré de la date de la demande d'allocation à la date de la demande de chèque.

Tableau 9 : Taux¹ d'AAC/AGC en vigueur de 1981 à 1985
(mensuellement)

	1er avril				
	1981	1982	1983	1984	1985
Allocataires mariés	706.37	802.38	887.26	941.68	1003.60
Allocataires seuls	418.86	478.67	532.14	567.59	660.99
Orphelins	252.78	283.62	316.24	338.38	354.23
Chaque enfant additionnel ²	88.98	99.57	108.61	113.81	118.20

1 Les taux sont rajustés tous les trois mois selon les hausses de l'indice des prix à la consommation.

2 Moins l'allocation familiale versée pour chaque enfant.

Le tableau 10 expose les volumes estimatifs de la charge de travail pour 1986-1987 ainsi que les volumes réels depuis 1983-1984. La diminution des réexamens (mise à jour des comptes) prévue pour 1986-1987 est attribuable à la mise en application du processus de renouvellement annuel. Environ 28,500 renouvellements seront traités en 1986-1987.

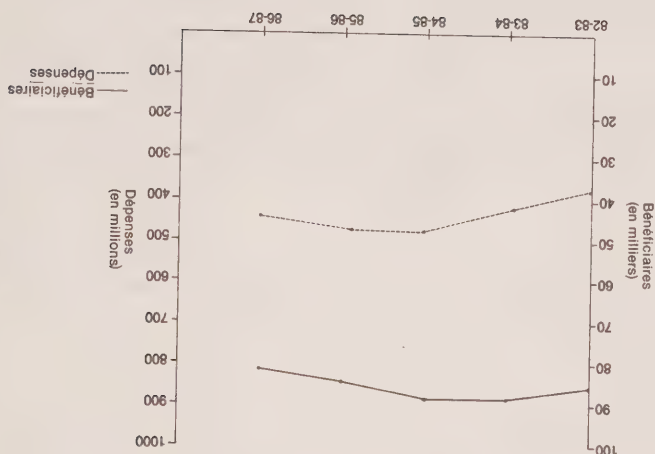


Tableau 8 : Besoins prévus en matière AAC/AGC (en milliers de dollars)

Soutien financier : La plus grande partie des dépenses dans le cadre de cette activité sont effectuées pour les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils. Les paiements réels et prévus pour la période de 1982-1983 à 1986-1987 sont indiqués au tableau 8. Pour être admissible, un ancien combattant doit répondre aux conditions d'admissibilité en raison des états de service, être incapable à travailler à cause de son âge ou d'une incapacité et avoir un revenu insuffisant pour subvenir à ses besoins tel que déterminé par un examen de son revenu. Cet examen détermine l'admissibilité financière initiale et permanente de tous les anciens combattants, veuves et orphelins. Le tableau 9 indique quels ont été les taux mensuels moyens pour la période de 1981 à 1985.

Données sur le rendement et justification des ressources

A l'intérieur de cette activité, les principales fonctions opérationnelles comprennent le traitement des nouvelles demandes d'AAC et d'AGC (premières allocations) et la tenue des comptes d'AAC et d'AGC (à la suite d'un changement de la situation familiale ou financière). Les anciens combattants, l'entretien des tombes et des monuments commémoratifs des morts à la guerre du Canada et le financement de base de diverses associations et organisations d'anciens combattants.

Environ 96 % des dépenses totales indiquées au tableau 6 sont pour les paiements de transfert sous la forme de subventions principalement pour l'allocation aux anciens combattants. Des frais de fonctionnement, 77 % sont pour les traitements et salaires et 23 % pour les autres frais de fonctionnement.

Rendement financier antérieur

Tableau 7 : Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985		
	Budget principal	Différence
Paiements		
Subventions		
Allocation aux anciens combattants/Allocation de guerre pour les civils	464,780	10,566
Autres	10,310	(2,346)
Aide à l'inhumation	2,865	(1,209)
Fonctionnement	39,778	13,571
	497,151	20,582

Voir page 2-12 pour une explication des différences. L'écart dans les dépenses de fonctionnement résulte surtout d'un rajustement interne entre les activités (voir page 2-31).

Description

L'activité de soutien financier accorde aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et à certains civils un soutien financier et les prestations de programmes spéciaux. Le Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils représente le principal paiement et veille à ce que les anciens combattants admissibles, les personnes à leur charge et leurs survivants reçoivent un niveau garanti de revenu. D'autres programmes fournissent, grâce à une combinaison de subventions et de services, une aide dans certains domaines tels que l'aide à l'inhumation, l'aide à l'éducation et à la formation, une aide financière d'urgence, l'administration de fonds de fiducie, les successions des anciens combattants, l'assurance des

Section II
Analyse par activité

A. Soutien financier

Objectif

Accorder un soutien financier et d'autres prestations spéciales aux anciens combattants et civils admis ainsi qu'aux personnes à leur charge en reconnaissance des sacrifices consentis par ceux qui ont servi en temps de guerre.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représentera environ 57 % des dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants et 11 % de ses années-personnes.

Tableau 6: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réal 1984-1985				
			\$	A-P	\$	A-P
Paiements Subventions Allocation aux anciens combattants/Allocation de guerre pour les civils Autres Aide à l'inhumation Fonctionnement	431,435	-	465,297	-	464,780	-
	9,174	-	11,185	-	10,310	-
	2,960	-	2,902	-	2,865	-
	16,538	379	38,872	828	39,778	844
	460,107	379	518,256	828	517,733	844

Voir page 2-9 pour une explication des différences entre les prévisions de 1985-1986 et le Budget des dépenses de 1986-1987. L'écart dans les dépenses de fonctionnement résulte surtout d'un rajustement interne entre les activités (voir page 2-30).

plus, on cherche activement à réaliser des initiatives d'amélioration de la productivité telles que les demandes d'AAC et d'AAC par la poste;

- On s'attend à ce que la mise en application au niveau des bureaux de district d'un modèle de réalisation du Programme (modèle d'examen préliminaire officiel de la santé) améliore les délais d'exécution et les services aux clients du Programme pour anciens combattants avançant en âge et que, dans trois ans, il soit utilisé comme moyen d'évaluer le besoin des prestations et des services offerts par le Ministère; et

- Un projet pilote est en marche dans la région des Prairies en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des méthodes et des procédures utilisées pour la prestation à nos clients des services sociaux et de santé à long terme.

De façon périodique, la Direction générale de la vérification et de l'évaluation effectue diverses évaluations du Programme. Les recommandations qui résultent de ces évaluations sont publiées sous forme de rapports qui sont ensuite communiquées aux gestionnaires pour les aider à améliorer les opérations connexes.

Des études d'évaluation effectuées récemment révèlent ce qui suit :

Programme pour anciens combattants avançant en âge (PACA) : Une étude du cadre d'évaluation, terminée en 1984, a recommandé des indicateurs d'efficacité du Programme pour le PACA. Les indicateurs sont rattachés aux effets du Programme au niveau du client, à l'utilisation et au coût du Programme et à la gestion et à la mise en application du Programme. Les indicateurs qui se rapportent aux améliorations en matière d'indépendance matérielle, de situation de santé et de fonctionnement social des clients ainsi que ceux qui se rapportent à la réussite du Programme à conserver des habitudes de vie autonomes pour les clients dans leur foyer seront importants pour mesurer les résultats du Programme.

Étude sur le renouveau de l'organisation : En 1985, le Ministère a terminé un examen de la situation de la mise en application de sa philosophie de gestion qui se rapporte à la manière dont le service est fourni à l'ancien combattant et selon laquelle les façons de diriger, l'évaluation et les récompenses, la structure et les relations organisationnelles mènent à une productivité opérationnelle améliorée. L'enquête menée parmi les employés a révélé qu'on s'accorde en général pour dire que le Ministère agit en considérant chaque ancien combattant comme important.

Une étude d'évaluation dont le but était d'aider à la préparation d'énoncés d'objectifs des programmes de santé, fournissant une plus grande orientation à la politique et à la réalisation du Programme, a été terminée en 1984.

Revue du Programme des allocations aux anciens combattants et des

allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC) : Des modifications

législatives aux lois sur les AAC et sur les AGC sont survenues comme

résultat direct de la revue des AAC et des AGC qui a des effets

importants sur l'orientation immédiate et future du Programme. Des

modifications ont été introduites pour hausser les niveaux des

prestations pour les bénéficiaires âgés de moins de 65 ans, créer de

nouveaux droits d'admissibilité pour les civils et permettre à la

législation de répondre convenablement aux normes sociales actuelles des

clients de l'AAC ou de l'AGC. Le processus de prise de décision a été

amélioré quand les directeurs généraux régionaux du Secteur des services

aux anciens combattants sont devenus le premier palier de révision pour

les appelants non satisfaits des décisions initiales. Une aide juridique

gratuite aux requérants des AAC qui vont en appel est aussi fournie

maintenant. Enfin, les modifications législatives donnent le pouvoir

d'harmoniser certaines caractéristiques de l'examen du revenu avec le

Programme du Supplément de revenu garanti administré par Santé et

Bien-être social Canada. Ce dernier changement entrera en vigueur le

1er avril 1986, comme première mesure vers l'harmonisation complète

du Programme avec le Programme du Supplément de revenu garanti administré

par Santé et Bien-être social Canada.

La recherche se poursuit, dans le contexte de la revue législative,

afin de trouver des moyens plus simples en vue d'obtenir une coordination

convenable avec les Programmes du Supplément de revenu garanti et de la

sécurité de la vieillesse.

Réorganisation de l'Office de l'établissement agricole des anciens

combattants : La centralisation des fonctions de la Comptabilité de la

Caisse et de la Gestion des biens a été accélérée. Ce changement était

initialement prévu devoir se faire pendant la période de 1985 à 1988. Il

doit maintenant être terminé pour le 1er octobre 1986 et il produira

la disparition de trois bureaux régionaux et une économie approximative

de 37 années-personnes. Le niveau du service aux clients ne devrait pas

en être diminué.

4. Efficacité du Programme

Une attention de plus en plus grande est accordée à l'efficacité des

processus par lesquels les deux activités principales, c'est-à-dire le

soutien financier et les services sociaux et de santé, sont réalisées.

Sous ce rapport :

- Des améliorations apportées aux Services aux anciens combattants et

au système de distribution des prestations, telles que le calcul

automatique des prestations, ont été introduites en novembre 1984.

D'autres modifications, pour tenir compte des changements

législatifs du projet de loi C-39 sont en préparation en vue d'une

mise en vigueur le 1er avril 1986, afin de permettre une

liaison éventuelle du système avec Santé et Bien-être social Canada

et une simplification des procédures de tenue des comptes. De

Programme des médicaments : A compter du 1er avril 1986, le Ministère commencera l'implantation d'un système informatisé de traitement des comptes de pharmacie dans la région de l'Ontario. Le coût de cette initiative sera couvert par les épargnes prévues.

Préparation d'entreprises conjointes de préparation et de réalisation de programmes : Le Ministère cherchera activement des partenaires qui pourront l'aider à répondre aux besoins des anciens combattants. A cette fin, des discussions exploratoires auront lieu avec des organisations de bénévolat et de services sociaux, avec les universités et avec d'autres niveaux de gouvernement ainsi que d'autres ministères et organismes fédéraux.

Amélioration des rapports financiers : Le système d'entrée commune des données d'approvisionnement et Services Canada fournira la base de processus améliorés qui permettront aux gestionnaires de s'acquitter plus efficacement de leurs responsabilités relatives à la bonne gestion des ressources. Les coûts du développement projeté sont estimés s'élever à \$717,500 avec des coûts de fonctionnement de \$513,000 chaque année.

Création d'une meilleure base de renseignements statistiques sur les clients : Afin de garantir l'existence de fondements fiables pour la planification et la réalisation des programmes, le Ministère établira une meilleure base de renseignements sur les clients actuels et futurs, ce qui comprendra un profil détaillé des besoins.

Plan de réduction des années-personnes : Des mesures déterminées seront prises pour réaliser les réductions des années-personnes requises par le Budget de mai 1985. Cela se fera surtout par la centralisation des fonctions de la comptabilité de la Caisse et de la gestion des biens de l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants, par la sous-traitance de certains services, par la suppression de postes existant pour une durée déterminée, quand c'est possible, et par la diminution graduelle de l'effectif.

3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

Programme pour anciens combattants avançant en âge (PACA) : Le d'expansion au cours de 1984-1985 alors que 5,516 bénéficiaires ont reçu des prestations s'élevant à un total de \$5,872,000.

En octobre 1984, le Programme a été étendu aux bénéficiaires de l'allocation aux anciens combattants (AAC) âgés de 75 ans et plus ainsi qu'aux bénéficiaires d'une pension d'invalidité âgés de 65 à 74 ans qui reçoivent aussi l'AAC. Le Programme pour anciens combattants avançant en âge sera étendu à tous les anciens combattants qui reçoivent l'AAC âgés de plus de 65 ans, le 1er janvier 1986, et aux pensionnés de guerre quasi-bénéficiaires (pensionnés qui recevraient l'AAC s'ils n'avaient pas leur revenu de la sécurité de la vieillesse et du supplément de revenu garanti), le 1er janvier 1987, à un coût de \$21,213,000 pour le Programme en 1986-1987.

- des recommandations de politiques au sujet des nouvelles initiatives de programmes à l'intérieur de l'enveloppe financière et au sujet des critères d'accès aux programmes afin de bénéficier à ceux qui sont le plus dans le besoin, d'accélérer la réponse, d'assurer l'uniformité et la justice sociale et de protéger les droits qui appartiennent en propre aux anciens combattants; et un réajustement des processus administratifs et la préparation de nouvelles initiatives visant à accroître l'intégration des anciens combattants au sein de leurs collectivités, à veiller à ce qu'ils profitent au maximum de toutes les sources de services et à fournir une coordination plus étroite entre les programmes pour anciens combattants et les programmes complémentaires.
- Revue des programmes actuels :** Une revue critique des programmes actuels sera effectuée afin de déterminer s'ils continuent à répondre aux besoins réels des anciens combattants. Une attention spéciale sera accordée au Programme de soutien du revenu et aux Programmes spéciaux.
- Rapports du Groupe d'étude du processus des pensions et du Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes :** Ces enquêtes proposent un certain nombre de moyens grâce auxquels le service aux anciens combattants peut être amélioré ou simplifié. Des décisions ont été prises en vue d'intégrer la distribution des services, de refondre la législation et de faire davantage appel aux services de santé du secteur privé.
- Refonte de la législation :** Une proposition en préparation pour présentation éventuelle au Parlement simplifiera la législation en enlevant des lois les "articles sur le processus", rendra le Ministère nettement responsable de l'application de toute la législation et refondra les lois actuelles en deux ou trois nouvelles lois.
- Service complet à un seul endroit :** Les bureaux de district du Portefeuille dans chaque ville où ils se trouvent seront regroupés en centres de services complets à un seul endroit, ce qui permettra aux anciens combattants de s'occuper de leurs pensions d'invalidité, de leur soutien financier, de leurs services sociaux et de santé et de leurs besoins relatifs à l'administration des contrats immobiliers à l'occasion d'une visite à un seul endroit. Des systèmes informatisés avec renseignements en direct faciliteront des réponses rapides et complètes.
- Plus grande dépendance sur le secteur privé dans la réalisation des programmes :** Le Ministère recherchera activement une utilisation accrue des ressources du secteur privé pour la réalisation des programmes lorsqu'il s'ensuivra des économies dans les opérations. De telles fonctions seront surveillées de près en les comparant aux normes afin de veiller à ce que la qualité des services soit maintenue ou augmentée.

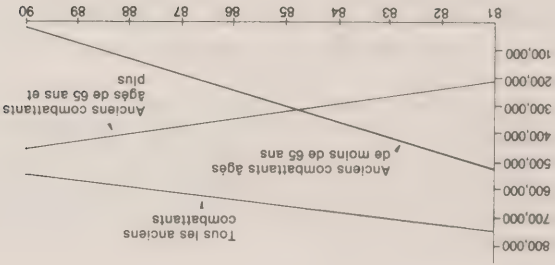
- création d'une demande additionnelle de services adaptés à leur âge, surtout dans les domaines des soins et des services sociaux;

- diminution des dépenses pour les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils à mesure que les anciens combattants deviendront admissibles à des prestations telles que les versements accordés par le Régime de pensions du Canada ou le Régime de rentes du Québec, la sécurité de la vieillesse et le supplément de revenu garanti;

- le taux de mortalité plus élevé des anciens combattants de sexe masculin, comparativement à celui de leurs conjoints, aura des répercussions importantes sur la composition de la clientèle. Les veuves constitueront une proportion plus élevée des bénéficiaires des programmes; et

- l'ampleur et la disponibilité des programmes provinciaux de santé et de services sociaux varient. Ce facteur apparaît dans le fait que la demande de services visant à aider les anciens combattants clients varie d'une province à l'autre.

Tableau 5: Anciens combattants au Canada



2. Initiatives

Affaires des anciens combattants - Une orientation pour l'avenir: Les priorités identifiées dans le contexte de la directive reçue du Ministre sont intégrées dans un nouveau cadre stratégique pour les cinq prochaines années. La variété de l'application comprend :

D. Perspective de planification

1. Contexte

Les Affaires des anciens combattants ont reçu clairement du Ministre la directive d'améliorer la qualité de leurs services aux anciens combattants. Les anciens combattants et leurs représentants ont réagi en manifestant une nouvelle confiance à l'égard du Ministère.

Au point de vue administratif, la gestion intégrée du Portefeuille a facilité une analyse exhaustive qui a mené à des initiatives portant sur des systèmes de distribution simplifiés, des délais d'exécution plus courts et des économies administratives.

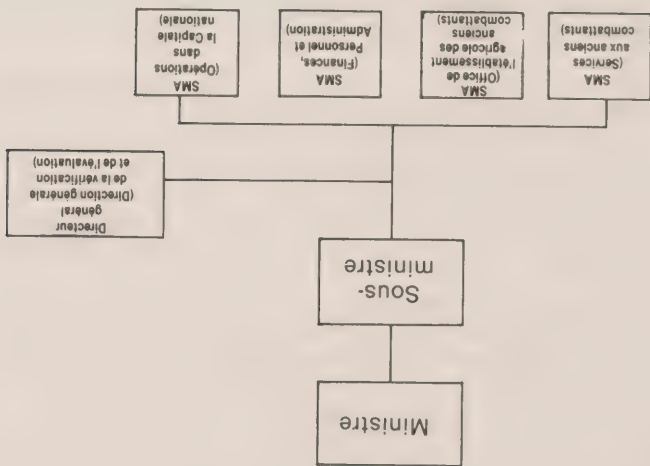
Une nouvelle orientation stratégique établie pour le Ministère va dans le sens de recommandations sur les politiques et d'améliorations administratives qui auront les résultats suivants :

- des améliorations du Programme et des initiatives de programmes qui profiteront aux anciens combattants admissibles;
 - une réaffectation des programmes et des pratiques administratives visant à profiter à ceux qui sont le plus dans le besoin tout en protégeant les droits qui appartiennent en propre aux anciens combattants;
 - une relation plus complémentaire entre les programmes pour anciens combattants et les programmes d'autres autorités gouvernementales qui profitent aux anciens combattants; et
 - d'autres moyens possibles de distribution des prestations et services qui amélioreront l'efficacité et économiseront les frais administratifs tout en maintenant l'engagement de la gestion à l'égard de la qualité.
- Les recommandations en vue d'une modification des politiques et d'une amélioration administrative doivent tenir compte, entre autres, des facteurs suivants :

- des contraintes financières de plus en plus fortes accroissent l'encouragement à chercher les moyens les plus rentables de distribution des prestations;
- la courbe de vieillissement des anciens combattants, illustrée au tableau 5, montre une réduction graduelle du nombre total des anciens combattants au cours des prochaines années par suite de la mortalité, mais plus importante encore est une augmentation spectaculaire de la proportion des anciens combattants âgés de plus de 65 ans. Cela entraîne les effets suivants :

Le tableau 4 établit un rapport entre l'organisation du Programme et ses activités, et les ressources nécessaires en 1986-1987. Une réaffectation des ressources dans la nouvelle structure sera présentée dans le nouveau cadre de plan opérationnel proposé.

Tableau 4 : Ressources par organisation et activité pour 1986-1987 (en milliers de dollars)



Activité		Total	
Soutien financier	460,107	6,287	31,580
	460,107		
Services sociaux	379		
et de santé	2,356		
Gestion des Contrats			
immobiliers	154		
Administration	509		
du Ministère	31,580		
Total		760,812	3,398

1 Comprend la DGVE, le Ministre et le Sous-ministre, et les OCN.

combattants et aide les anciens combattants à gérer les biens-fonds qui font l'objet de telles ententes jusqu'à ce que les anciens combattants, leurs héritiers, leurs légataires ou leurs représentants personnels puissent acquérir le titre de propriété.

Finances, Personnel et Administration (FPA): Ce secteur fournit une direction fonctionnelle et des services de gestion et de soutien opérationnel en matière de finances, de personnel et d'administration, de renouvellement de l'organisation et de coordination de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels.

Dans la nouvelle structure qu'on est à parachever, les services de paiement actuellement dispensés par ce secteur seront confiés au Secteur des pensions, de la santé et des services sociaux.

Opérations dans la Capitale nationale (OCN): Ce secteur réalise le Programme des activités commémoratives, aide le sous-ministre à assumer efficacement ses responsabilités qui l'obligent à communiquer directement avec des personnes à Ottawa et dirige les Affaires publiques et la planification intégrée. Dans la nouvelle structure qu'on est à parachever, tout le travail de ce secteur sera effectué par le Secteur des opérations locales.

Direction générale de la vérification et de l'évaluation (DGVE): Cette direction générale offre de façon cyclique, tous les quatre et cinq ans, un programme indépendant respectivement d'évaluation et de vérification internes de toutes les opérations des Affaires des anciens combattants.

Organisation: Le Programme des Affaires des anciens combattants regroupe le Bureau central, l'Administration centrale, cinq bureaux régionaux, et 32 bureaux de district dont l'un fonctionne comme un bureau sous-régional; un hôpital et trois foyers de soins en hébergement qui relèvent du Secteur des services aux anciens combattants; et trois bureaux régionaux, sept bureaux de district et 37 bureaux locaux gérés par l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants.

Dans la nouvelle structure révisée des activités qu'on est à parachever mais dont il n'est pas tenu compte dans le Budget des dépenses principal de 1986-1987, les bureaux de district des Services aux anciens combattants et de la Commission canadienne des pensions seront combinés. Toutes les opérations locales, y compris les hôpitaux et les foyers de soins en hébergement, seront gérées par le nouveau Secteur des opérations locales.

Le sous-ministre dirige le Programme des Affaires des anciens combattants, et il est aidé de quatre sous-ministres adjoints (Services aux anciens combattants; Finances, Personnel et Administration; Opérations dans la Capitale nationale; et Office de l'établissement agricole des anciens combattants) et du directeur général de la Vérification et de l'évaluation.

Dans la nouvelle structure qu'on est à parachever, les sous-ministres adjoints des Services aux anciens combattants et des Opérations dans la Capitale nationale seront remplacés par le sous-ministre adjoint, Programmes sociaux, de santé et des pensions et par le sous-ministre adjoint, Opérations locales.

Voici les éléments de fonctionnement du Programme:

Services aux anciens combattants (SAC): Ce secteur assure aux

anciens combattants admissibles et aux personnes à leur charge des soins médicaux, des services de bien-être social et un soutien du revenu. Pour ce faire, les SAC prennent les mesures nécessaires pour que les anciens combattants aient accès aux soins offerts dans les hôpitaux de leur choix, et qu'ils se prévalent des services communautaires, du soutien financier, offert en permanence et en cas d'urgence, et des services sociaux de consultation et de mise en contact.

Dans la nouvelle structure qu'on est à parachever, toutes les responsabilités de ce secteur à l'extérieur de Charlottetown seront confiées au Secteur des opérations locales. Les responsabilités dont il s'acquitte actuellement à Charlottetown, augmentées des nouvelles responsabilités de l'administration des pensions et de la distribution des prestations, appartiendront au nouveau Secteur des pensions, de la santé et des services sociaux.

Office de l'établissement agricole des anciens combattants

(OEAC): L'Office s'occupe des services liés à l'administration des ententes conclues entre le Directeur des terres destinées aux anciens

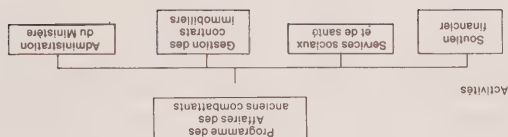


Tableau 3: Structure des activités

En 1986-1987, les versements de prestations deviendront la responsabilité du Secteur projeté des programmes sociaux, de santé et des pensions. Les activités commémoratives deviendront la responsabilité du Secteur proposé des opérations locales. Ces changements paraîtront dans une structure révisée des activités suivant un nouveau cadre de planification opérationnelle, mais elles ne font pas partie du Budget des dépenses principal de 1986-1987 car les détails particuliers restent à préciser.

Structure des activités: Comme l'indique le tableau 3, le Programme des Affaires des anciens combattants est réparti en quatre activités. Trois de ces activités, le soutien financier, les services sociaux et de santé et la gestion des contrats immobiliers sont entièrement consacrées à la réalisation de l'objectif défini du Programme. La quatrième activité, l'administration du Ministère, comprend les activités commémoratives et contribue à l'administration des pensions d'invalidité par l'entremise du processus du versement des prestations.

4. Plan d'exécution du Programme

L'objectif du Programme des Affaires des anciens combattants est de fournir l'appui nécessaire au bien-être physique, mental, social et financier des anciens combattants et des personnes à leur charge ainsi que des autres personnes admissibles.

3. Objectif du Programme

anciens combattants, les personnes à leur charge et d'autres personnes qui satisfont aux exigences bien précisées. Le Règlement sur le traitement des anciens combattants régit les soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, et la fourniture d'appareils de prothèse. Le Règlement sur le soin des anciens combattants, qui est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1984, régit les soins de longue durée des anciens combattants admissibles.

La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal est surtout attribuable aux facteurs suivants:

(en milliers de dollars)	
● réduction des contributions aux provinces respectives conformément aux accords de cession des hôpitaux du Ministère, attribuable surtout à des retards dans la construction	(21,100)
● affectation gelée par le Conseil du Trésor relativement à l'hôpital Deer Lodge	(3,200)
● diverses dépenses, constituées de divers petits postes législatives	(5,900)
● augmentation des AAC/AGC par suite des modifications	10,600
● insuffisance dans les régimes d'avantages sociaux des employés	1,400
● insuffisance dans les salaires requis par suite du crédit 5 du CT	1,000
● étude de faisabilité pour un centre de données proposé	700

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des Affaires des anciens combattants fait partie du secteur gouvernemental des dépenses en matière d'affaires sociales qui étudie les dépenses médicales, sociales et de soutien du revenu. Le Programme des Affaires des anciens combattants offre aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et à leurs survivants une gamme de services, dont le versement d'allocations et de prestations, des services de conseil et l'autorisation de versements aux anciens combattants admissibles en vue de la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires. Le Programme fournit également des soins de longue durée et des appareils de prothèse; et il veille à ce que l'ancien combattant obtienne le titre de la propriété sur laquelle il s'est établi.

2. Mandat légal

La Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants, 14 autres lois du Parlement et neuf séries de règlements (énumérés à la Section III), constituent le mandat du Programme.

La Loi sur les allocations aux anciens combattants et la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils déterminent l'admissibilité aux allocations en ce qui concerne les

En 1986-1987, la structure des activités a été modifiée en s'appuyant sur un cadre de plan opérationnel révisé. Ceci a comporté un remaniement de la fonction de la consultation et du soutien administratif afin de tenir compte de l'insistance qui porte davantage sur les services de santé plutôt que sur le soutien du revenu. Voir page 2-9 pour plus de détails.

		Réel	Budget 1984-1985	Différence
Aide sociale et soutien du revenu	Services de santé	517,733	497,151	20,582
	Gestion des contrats	200,817	241,868	(41,051)
	Immobilier	8,984	9,386	(402)
	Administration	36,667	32,219	4,448
	du Ministère	764,201	780,624	(16,423)

2. Rétrospective du rendement financier
Tableau 2 : Rétrospective du rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

- Les prestations de l'AAC/AGC ont été augmentées pour plus de 50,000 bénéficiaires âgés de moins de 65 ans par suite de la législation provenant de l'examen des AAC et des AGC;
- des améliorations importantes de la rapidité et de la courtoisie du traitement des pensions dans le domaine du paiement des pensions et de la gestion des documents ont été réalisées à la suite de la demande d'améliorations de la part du Ministère; et
- 2,813 comptes d'anciens combattants ont été remboursés en vertu de la loi sur les terres destinées aux anciens combattants, ce qui représente le recouvrement de \$33,685,000 en capital et la perception de \$12,000,000 en intérêts. Au 31 mars 1985, les comptes avaient diminué à 27,100.

total, la somme de \$5,872,000 a été versée à 5,516 clients comme prestations du Programme pour anciens combattants avançant en âge;

Explication des prévisions de 1985-1986 : Les prévisions de 1985-1986 (au 30 novembre 1985) sont de 791 millions de dollars ou de moins de 1.4 % inférieures au montant de 802 millions de dollars indiqué dans le Budget des dépenses principal de 1985-1986 (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 2-4). La différence de 11 millions de dollars provient des principaux éléments suivants :

- réduction des contributions aux provinces respectives conformément aux accords de cession des hôpitaux du Ministère, attribuable surtout à des retards dans la construction (16,200)
- diminution du montant prévu pour les traitements et salaires des allocations de soins et les dépenses de fonctionnement (7,200)
- diminution des AAC/AGC attribuable aux modifications du Programme des allocations au conjoint de Santé et Bien-être social Canada adoptées en vertu du projet de loi C-26 (10,000)
- augmentation des AAC/AGC par suite des modifications législatives 8,800
- augmentation du paiement pour les besoins des autres services de santé achetées 7,600
- diverses dépenses, constituées de divers petits postes 5,200
- 35 années-personnes pour s'occuper de la charge de travail accrue et non traitée dans le domaine des comptes de pensions à payer 800

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme en 1984-1985 ont été les suivants :

- la somme de \$464,780,000 a été versée à 88,357 clients aux termes de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les allocations de guerre pour les civils;
- la somme de \$200,817,000 a été versée à des clients, ou en leur nom, pour des soins médicaux, les prestations du Programme pour anciens combattants avançant en âge et les frais d'administration connexes et pour les accords de cession des hôpitaux. De ce

* En 1986-1987, la structure des activités a été modifiée en s'appuyant remaniement de la fonction de la consultation et du soutien administratif afin de tenir compte de l'insistance qui porte davantage sur les services de santé plutôt que sur le soutien du revenu. Le changement de nom pour les deux activités en cause ne visait qu'à indiquer cette insistance plus grande.

A la suite des travaux du Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes, la présentation d'un autre cadre de plan opérationnel sera faite en 1986-1987 afin de tenir compte d'autres modifications requises dans la structure des activités.

Explication de la différence: Les besoins financiers en 1986-1987 sont de 1 % ou 7.6 millions de dollars plus élevés que les prévisions au 30 novembre 1985.

L'augmentation est attribuable surtout aux facteurs suivants:

(en milliers de dollars) 21,200 ● contributions aux provinces respectives conformément aux accords de cession des hôpitaux du Ministère

7,400 ● augmentation du volume du Programme pour anciens combattants avançant en âge

2,300 ● augmentation du paiement pour les autres services de santé achetés

8,600 ● rajustements des prix pour les traitements et salaires et pour les autres services de santé achetés

1,800 ● augmentation du nombre des marches par suite de la diminution des années-personnes

6,400 ● diverses dépenses constituées de divers petits postes

(33,900) ● diminution des AAC/AGC attribuable surtout aux modifications du Programme des allocations au conjoint de Santé et Bien-être social Canada adoptées en vertu du projet de loi C-26

(3,300) ● diminution de 107 années-personnes tel qu'exigé par le Budget de mai 1985

(2,100) ● subvention conditionnelle de l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants laquelle n'est plus nécessaire

● diminution de 35 années-personnes dont il était déjà tenu compte dans les prévisions de 1985-1986 mais qui n'étaient embauchées que pour traiter l'augmentation de la charge de travail pendant cette période (800)

- une distribution des prestations plus efficiente résultant du transfert des fonctions de service de la Commission canadienne des pensions et des systèmes de paiement, du Secteur des finances, du personnel et de l'administration, au nouveau Secteur des programmes sociaux, de santé et des pensions;
- un service plus rapide, plus convenable et plus rentable aux anciens combattants résultant d'un raffermissement des bureaux de district;
- des économies administratives et une amélioration de l'efficacité grâce à une plus grande utilisation du "médecin et du dentiste choisis par le client";
- une approche plus rentable de l'administration de l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants afin de l'adapter à une réduction du niveau de l'activité; et
- une amélioration de l'efficacité et de l'efficience des systèmes administratifs grâce à une réévaluation fondamentale, à l'emploi des techniques modernes d'information et à l'application accrue de la mesure du rendement.

2. Etat financier récapitulatif par activité

Le tableau 1 ci-après indique les besoins financiers par activité du Programme des Affaires des anciens combattants pour l'année budgétaire et pour l'exercice financier en cours.

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987*	Prévu 1985-1986	Différence	Détails à la page
Soutien financier*	460,107	518,256	(58,149)	2-24
Services sociaux et de santé*	300,705	231,260	69,445	2-30
Gestion des contrats immobiliers	6,287	8,711	(2,424)	2-36
Administration du Ministère	31,580	32,886	(1,306)	2-39
	798,679	791,113	7,566	
Années-personnes autorisées	3,398	3,561	(163)	

Section I Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

Au cours de 1986-1987, le Programme des Affaires des anciens combattants prévoit réaliser ce qui suit:

- La somme de \$431,435,000 en prestations de soutien du revenu sera versée directement à 81,050 clients en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (voir page 2-26);

- La somme de \$300,705,000 sera versée à des clients, ou en leur nom, pour des soins médicaux, pour les prestations du Programme pour anciens combattants avançant en âge, pour les frais d'administration nécessaires et pour les accords de cession des hôpitaux. De ce total, la somme de \$21,213,000 se rapporte au Programme pour anciens combattants avançant en âge afin de fournir des services à 10,600 anciens combattants âgés; et

- Des modifications à l'examen du revenu et au calcul des prestations de l'allocation aux anciens combattants/allocation de guerre pour les civils (AAC/AGC) seront mises en vigueur le 1^{er} avril 1986, ce qui rapprochera le programme de l'harmonisation avec le programme du supplément de revenu garanti administré par Santé et Bien-être social Canada (voir page 2-22).

De plus:

L'année 1986-1987 sera témoin d'une modernisation importante du Programme des Affaires des anciens combattants, signe d'une nouvelle orientation stratégique dans le cadre du mandat de changement donné par le Ministre. Les résultats prévus sont les suivants :

- une gestion pleinement intégrée du Portefeuille;
- un progrès important dans la refonte et la modernisation de la législation afin de mieux répondre aux besoins actuels des anciens combattants, de faciliter leur accès aux prestations et de réaliser les principes de la justice sociale;

- une meilleure administration des pensions d'invalidité et des allocations aux anciens combattants/allocations de guerre pour les civils résultant de la correction des injustices et de la suppression des contradictions qui se trouvent dans la législation respective;

Utilisation des crédits de 1984-1985

(en dollars)			Dépenses budgétaires votées					
Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle						
Dépenses budgétaires statutaires								
Ministre des Affaires des anciens combattants - Traitement et allocation pour automobile								
40,500	41,683	41,683						
Crédits de réadaptation et remboursement, en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants								
202,000	35,347	35,347						
Rajustement des engagements actuels de l'assurance des soldats de retour au pays (Loi de l'assurance des soldats de retour au pays - S.R., c.54).								
63,000	30,365	30,365						
Rajustement des engagements actuels de l'assurance des anciens combattants (Loi sur l'assurance des anciens combattants - S.R., c. V-3).								
803,000	706,522	706,522						
Fonds pour la réserve pour prestations conditionnelles, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants								
2,600,000	2,600,000	2,600,000						
Remboursements des montants inscrits aux recettes au cours des années précédentes								
16,198,500	17,808,247	17,808,247						
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.								
12,490,000	14,394,000	14,394,000						
780,623,500	786,978,130	764,200,684	Total du Programme - Budgétaire					

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Programme par activité

(en milliers de dollars) Budget principal 1986-1987

Budgetaire		Total		Budget principal 1985-1986	
Années- Fonction- Dépenses	Personnes nément autorisées	en capital	de transferts	Budget principal	1985-1986
Soutien financier	379	19,367	131	440,609	460,107
Services sociaux et de santé	2,356	235,371	2,082	63,252	300,705
Gestion des contrats immobiliers	154	6,263	24	-	6,287
Administration du Ministère	509	31,397	183	-	31,580
	3,398	292,398	2,420	503,861	798,679
					802,139
Années- personnes autorisées	3,521				
1985-1986					

Crédits - Libellé et sommes demandées

Numéros	de	crédits	(en dollars)	Budget	principal	1986-1987
---------	----	---------	--------------	--------	-----------	-----------

Programme des Affaires des anciens combattants

1	Affaires des anciens combattants -	Dépenses de fonctionnement; entretien de propriétés, y compris les dépenses afférentes à des travaux de génie, de recherches techniques et autres qui n'ajoutent aucune valeur tangible à la propriété immobilière, aux taxes, à l'assurance et au maintien des services publics; autorisation, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, d'effectuer des travaux de réparation nécessaires sur des propriétés construites en vertu de contrats particuliers à prix ferme et destinées aux anciens combattants, afin de corriger des déficiences dont ni l'ancien combattant ni l'entrepreneur ne peuvent être tenus financièrement responsables ainsi que tout autre travail qui s'impose sur d'autres propriétés afin de sauvegarder l'intérêt que le Directeur y possède	280,970,470
5	Affaires des anciens combattants -	Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor.	503,022,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser \$783,992,000 pour le Programme des Affaires des anciens combattants pour 1986-1987. Des dépenses supplémentaires de \$14,687,000 ont été autorisées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		
Budget	Budget principal	1986-1987 1985-1986

Affaires des anciens combattants

1	Dépenses de fonctionnement	280,970	259,717
5	Subventions et contributions	503,022	525,793
(S)	Ministère des Affaires des anciens combattants - Traitement et allocation pour automobile	40	42
(S)	Crédits de réadaptation et remboursement, en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	102	102
(S)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays	30	63
(S)	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	707	803
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	13,808	13,519
-	Fonds pour la réserve pour prestations conditionnelles, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	.....	2,100
Total du Programme		798,679	802,139

Extrats de la Partie II du Budget des dépenses	2-4
Extrait du volume II des Comptes publics	2-7

Section I Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987	2-8
1. Points saillants	2-8
2. État financier récapitulatif par activité	2-9

B. Rendement récent	2-11
1. Points saillants	2-11
2. Rétrospective du rendement financier	2-12

C. Données de base	2-13
1. Introduction	2-13
2. Mandat légal	2-13
3. Objectif du Programme	2-14
4. Plan d'exécution du Programme	2-14

D. Perspective de planification	2-18
1. Contexte	2-18
2. Initiatives	2-19
3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement	2-21
4. Efficacité du Programme	2-22

Section II Analyse par activité

A. Soutien financier	2-24
B. Services sociaux et de santé	2-30
C. Gestion des contrats immobiliers	2-36
D. Administration du Ministère	2-39

Section III Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article	2-41
1. Dépenses par article	2-41
2. Dépenses en personnel	2-42
3. Paiements de transfert	2-43
B. Analyse des coûts	2-45
C. Lois et règlements concernant le Programme des Affaires des anciens combattants	2-46

Plan de dépenses
Programme des Affaires des
anciens combattants
1986-1987

Priorités du Portefeuille

Au sein du Portefeuille, on accorde une priorité absolue à la prestation compétente de services qui répondent aux besoins des clients. C'est pourquoi les points suivants font constamment l'objet d'une recherche ou d'une amélioration:

- s'efforcer activement de respecter les délais d'exécution souhaités;
- étudier et prendre des moyens pour améliorer des services et des communications destinés à des clients âgés de plus en plus nombreux, dont certains souffrent d'invalidités graves;
- perfectionner les systèmes d'information de gestion en vue d'améliorer la capacité d'établir des prévisions; et
- mettre en application des méthodes pour simplifier et accélérer le mode de fonctionnement.

Plan de dépenses du Portefeuille

Le tableau 4 présente le plan de dépenses du Portefeuille. Toutes les dépenses proposées sont des dépenses budgétaires.

Tableau 4: Plan de dépenses du Portefeuille (en milliers de dollars)

Programme des Affaires des anciens combattants	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Différence %	Voir page
Programme des anciens combattants	798,679	791,113	7,566	1.0
Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	1,659	1,543	116	7.5
Programme du Conseil de révision des pensions	1,700	1,635	65	4.0
Programme de la Commission canadienne des pensions	807,310	756,311	50,999	6.7
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	5,551	5,412	139	2.6
	1,614,899	1,556,014	58,885	3.8

- a) Le requérant, par l'entremise de son avocat, envoie une demande d'audition à l'Administration centrale de la Commission canadienne des pensions. Celle-ci accuse réception de la demande.

- b) L'exposé du cas est préparé et poste à l'avocat.

- c) L'avocat fait savoir à la CCP que le cas est prêt à être entendu.

- d) Une date d'audition est fixée.

- e) La demande est jugée. Le comité entend la preuve du requérant et des témoins et l'argumentation présentée par l'avocat.

- f) Le reste de la procédure est le même que celle des étapes e) à g) de la première demande.

3. Appel devant le Conseil de révision
des pensions

- a) Le requérant, par l'entremise de son avocat, informe le Conseil de révision des pensions (CCP) de son désir d'interjeter appel.

- b) Le Conseil de révision des pensions demande la documentation sur le cas à la Commission canadienne des pensions, et celle-ci accède à la demande.

- c) Le Conseil de révision des pensions envoie la documentation à l'avocat et attend d'être avisé que le cas est prêt à être entendu.

- d) Le cas est inscrit au rôle, entendu et jugé.

- e) Si la décision est favorable, le Conseil de révision des pensions en informe la Commission canadienne des pensions. Si la décision n'est pas favorable, le requérant peut interjeter appel devant la cour fédérale ou présenter une demande de modification de la décision du Conseil en appuyant celle-ci sur une nouvelle preuve ou en alléguant une erreur de fait ou de droit.

Tableau 3 : Traitement des demandes et des appels concernant les pensions

Procédure applicable aux pensions		
Étape	Activité	Responsable
1. Première demande		
a) Le requérant entre en contact avec un avocat (Bureau de services juridiques des pensions, Légion royale canadienne, etc.) pour faire savoir son intention de présenter une demande.		Requérant
b) L'avocat présente un avis d'intention à la Commission canadienne des pensions.		Avocat
c) L'avocat obtient le dossier, les documents du service, les rapports médicaux pertinents, etc.; il prépare le cas et présente une demande à la Commission canadienne des pensions (CCP).		Avocat
d) La demande est inscrite; on en accuse réception; le précis médical est préparé, l'opinion médicale est préparée et le cas est présenté aux commissaires qui jugent la demande.		CCP
e) Si la décision n'est pas favorable, le requérant est informé de ses droits d'appel. Si elle est favorable, un examen médical est exigé pour déterminer le degré de l'invalidité actuelle.		CCP
f) Un examen médical est fait et la recommandation de l'octroi d'une pension est présentée à l'Administration centrale de la Commission canadienne des pensions pour y être approuvée.		CCP
g) La documentation est envoyée au Paiement des pensions pour y être traitée et pour qu'on fasse une demande de chèque. Le requérant est informé du montant de la pension.		CCP/ Ministère des Affaires des anciens combattants

Procédure applicable aux pensions : Ensemble, le Bureau de services juridiques des pensions, la Commission canadienne des pensions et le Conseil de révision des pensions sont les trois organismes qui s'occupent du traitement des demandes de pension. Au stade initial, tout ancien membre des forces armées, certains civils ou leurs conjoints survivants respectifs ou d'autres personnes qui croient avoir le droit de demander une prestation peuvent présenter une demande à la Commission canadienne des pensions. Après les demandes initiales, il y a un certain nombre d'étapes au cours desquelles un requérant peut présenter d'autres preuves pour appuyer sa réclamation. Le tableau 3 présente les étapes principales du traitement des demandes de pension et les organismes compétents à chaque étape.

- b) Si celle-ci ne lui donne pas satisfaction, le requérant ou le Bureau de services (BSJP), si le requérant le lui demande, a la possibilité de présenter un avis d'intention d'interjeter appel auprès de la CAAC dans les 60 jours suivant la réception de la décision au sujet de la demande de réparation, et de préparer un appel.
3. Appel
- a) Ayant reçu l'avis d'appel, l'analyste des cas de la CAAC demande la documentation au bureau régional des Services aux anciens combattants de la CAAC
- b) L'analyste des cas doit réviser le cas et présenter à la Commission des allocations aux anciens combattants des recommandations écrites en vue d'une décision.
- c) A la date voulue, le requérant ou le Bureau de services juridiques des pensions peut présenter le cas à la Commission des allocations aux anciens combattants.
- d) La Commission des allocations des anciens combattants rend une décision et, si celle-ci ne lui donne pas satisfaction, le requérant peut demander à la Commission de réviser sa décision ou interjeter appel devant la cour fédérale.
- Requérant/BSJP
- Analyste des cas de la CAAC
- Analyste des cas de la CAAC
- Requérant/Bureau de services juridiques des pensions
- CAAC

Le tableau 2 présente les étapes principales du traitement des demandes d'allocations aux anciens combattants.

Tableau 2 : Traitement des demandes d'allocations

Procédure applicable aux allocations aux anciens combattants		
Étape	Activité	Responsable
1. Demande		
a)	Le requérant ou son représentant prépare une demande ou bien demande au conseiller du bureau de district des Services aux anciens combattants de le faire. Celle-ci est envoyée au bureau régional des Services aux anciens combattants	Requérant ou son représentant
b)	Une décision est rendue par un commis à l'admissibilité des Services aux anciens combattants qui informe le requérant de la décision et lui fait savoir qu'il a 60 jours pour demander une réparation au Ministère par l'entremise du directeur général régional des Services aux anciens combattants, si la décision ne le satisfait pas.	Commis à l'admissibilité
c)	Le commis à l'admissibilité calcule l'allocation et un versement mensuel est envoyé au requérant.	Commis à l'admissibilité
d)	La Commission des allocations aux anciens combattants (CAAC) peut annuler toute décision rendue.	CAAC
2. Demande de réparation		
a)	Le directeur général régional des Services aux anciens combattants (DGRSAC) révisé la décision initiale et informe le requérant de sa décision.	DGRSAC

La Commission canadienne des pensions administre le Programme de la Commission canadienne des pensions et applique la Loi sur les pensions, les parties I à X de la Loi sur les pensions et alllocations de guerre pour les civils ainsi que plusieurs autres lois, ordonnances et règlements qui prévoient l'octroi de pensions et de prestations en dédommagement d'une invalidité ou d'un décès attribuable au service militaire ou à tout autre service admis. Les services de la Commission sont offerts aux anciens combattants par l'entremise d'une administration centrale qui a des bureaux de district dans chaque province.

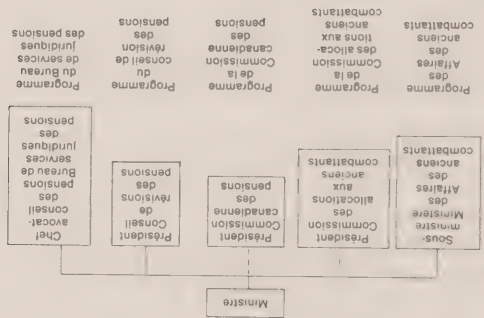
Le Conseil de révision des pensions est chargé de régler toutes les questions d'interprétation de la Loi sur les pensions, d'étudier les décisions dont interjettent appel les anciens combattants, certains civils ou les personnes à leur charge respective qui ne sont pas satisfaites des décisions finales de la Commission canadienne des pensions, et de statuer sur ces appels.

Le Bureau de services juridiques des pensions offre des services d'aide juridique aux requérants qui désirent établir leur droit à des prestations en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes. Cette aide peut être obtenue à toutes les étapes de la procédure applicable aux pensions. Par suite d'une récente modification de la Loi sur les alllocations aux anciens combattants, le Bureau représente maintenant les requérants qui interjettent appel auprès de la Commission des alllocations aux anciens combattants. Les services de Bureau sont offerts par l'entremise d'une administration centrale à Charlottetown et des bureaux de district situés dans chaque province.

Procédure applicable aux alllocations aux anciens combattants : Le projet de loi C-39, tel qu'approuvé par le Parlement en 1984, a apporté des modifications importantes à la structure des décisions et des appels qui régissent le fonctionnement du Programme des alllocations aux anciens combattants et des alllocations de guerre pour les civils. Les Autorités régionales des alllocations aux anciens combattants (ARA) ont été abolies à compter du 1^{er} octobre 1984 et remplacées par une structure plus efficiente et plus adaptée en matière de décision. De plus, les directeurs généraux régionaux, du secteur des Services aux anciens combattants, sont devenus le premier palier de révision pour les appelants qui ne sont pas satisfaits des décisions initiales. Pour améliorer le traitement autorisé à représenter les appelants lors des auditions tenues par la Commission des alllocations aux anciens combattants.

Le Portefeuille des Affaires des anciens combattants est dirigé par un ministre qui est comptable au Parlement du ministère des Affaires des anciens combattants et du Bureau de services juridiques des pensions. Le Ministère est également comptable au Parlement de la Commission canadienne des pensions, du Conseil de révision des pensions et de la Commission des allocations aux anciens combattants. Pour assurer un soutien au sous-ministre lorsqu'il faut établir un contact direct avec les organismes centraux et les groupes d'intérêts des clients, le ministère des Affaires des anciens combattants a constitué à Ottawa le secteur des Opérations dans la Capitale nationale. La Commission canadienne des pensions est représentée par le groupe central d'Ottawa. Le tableau 1 présente l'organigramme du Portefeuille des Affaires des anciens combattants.

Tableau 1 : Organigramme du Portefeuille des Affaires des anciens combattants



Le ministère des Affaires des anciens combattants, qui administre le Programme des Affaires des anciens combattants, offre un soutien financier sous forme d'allocations et de services de soins aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et aux survivants par le biais d'une administration centrale située à Charlottetown et de bureaux régionaux et de district situés un peu partout au Canada. Il fournit aussi des services de consultation et d'aide aux anciens combattants pour que ceux-ci gèrent le bien-fonds sur lequel ils sont établis aux termes de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants ou qu'ils obtiennent le titre de ce bien-fonds, ainsi que des services de gestion intégrée et de soutien opérationnel au Ministère et à ses quatre organismes.

C'est auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants que les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et les allocations de guerre pour les civils peuvent interjeter appel ou demander un réexamen.

En reconnaissance de la contribution unique des anciens combattants et de certains civils aux efforts de guerre et de maintien de la paix que le Canada a déployés durant les dernières décennies, le gouvernement canadien a instauré divers programmes d'aide spécialement conçus pour ces personnes. Les éléments suivants forment l'essence même des prestations d'aide accordées aux anciens combattants et à certains civils, à leurs survivants et aux personnes à leur charge:

- le programme des pensions, qui prévoit des indemnités à l'égard d'un décès ou d'une invalidité, quel que soit le revenu des bénéficiaires (dans quelques cas, cependant, l'octroi des prestations est discrétionnaire et fonction du revenu);

- le programme des soins liés à une invalidité ouvrant droit à pension qui comprend les soins médicaux à domicile; et la fourniture de services non assurés (médicaments, lunettes, etc., soins dans un établissement ministériel ou contractuel ou non contractuel) aux anciens combattants admissibles;

- le programme de soutien du revenu, dans le cadre duquel des allocations d'indemnisation sont versées aux anciens combattants qui ont des difficultés financières à cause des effets impondérables de la guerre;

- les services d'aide juridique offerts à tous les niveaux de la procédure applicable aux pensions, et pour représenter les requérants qui interjettent appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants;

- un organisme auquel les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions de guerre pour les civils, peuvent interjeter appel ou demander une révision;

- un tribunal qui rend des décisions finales au sujet des demandes de pension présentées en vertu de la Loi sur les pensions; et une aide et des services aux anciens combattants qui se sont établis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants afin qu'ils puissent acquérir les titres des propriétés sur lesquelles ils se sont établis.

Résumé du Portefeuille	1 - 1
Programme des Affaires des anciens combattants	2 - 1
Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	3 - 1
Programme du Conseil de révision des pensions	4 - 1
Programme de la Commission canadienne des pensions	5 - 1
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	6 - 1

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence et c'est pourquoi il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend six chapitres. Le premier présente un résumé du Portefeuille. Les cinq autres présentent le plan de dépenses de chaque programme du Portefeuille.

Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le Programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires. On y trouve aussi des extraits du volume II des Comptes publics. Ils aideront à évaluer le rendement financier du Programme au cours du dernier exercice.

Le plan de dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants est divisé en trois sections. Chaque section fournit plus de détails que la précédente sur le Programme. La section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuels. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Les plans de dépenses du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants, du Programme du Conseil de révision des pensions, du Programme de la Commission canadienne des pensions et du Programme du Bureau de services juridiques des pensions comprennent deux sections. La section I donne un aperçu détaillé du Programme, comprenant une description ainsi que des données de base, les objectifs du Programme et une perspective de planification. La section II fournit, sur les coûts et les dépenses par article, des renseignements supplémentaires qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme. Pour les lecteurs qui veulent des renseignements de nature financière, le plan de dépenses du Portefeuille à la Partie I renvoie à la page du tableau des besoins financiers dans le plan de dépenses de chaque Programme. Lorsqu'il y a lieu, chacun de ces tableaux renvoie à son tour à des renseignements plus détaillés sur chacune des activités d'un programme.

Budget des dépenses 1986-1987

Partie III

Affaires des anciens
combattants Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commentant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1987-III-49
ISBN 0-660-53209-3
au Canada: 12,00 \$
à l'étranger: 14,40 \$

Prix sujet à changement sans préavis.

Affaires des anciens
combattants Canada

Budget
des dépenses
1986-1987

Partie III

Plan de dépenses



JUL 13 1988

